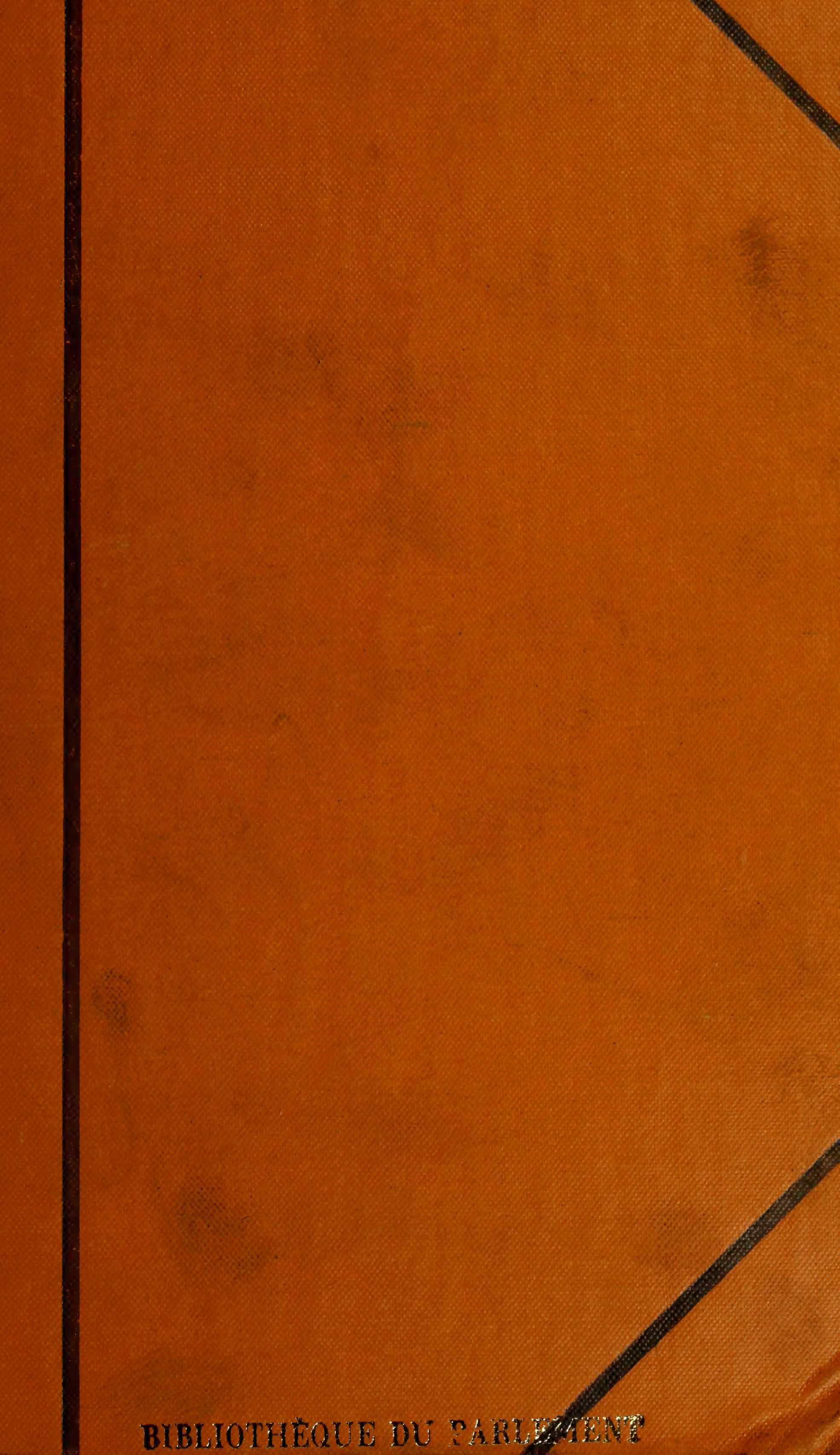
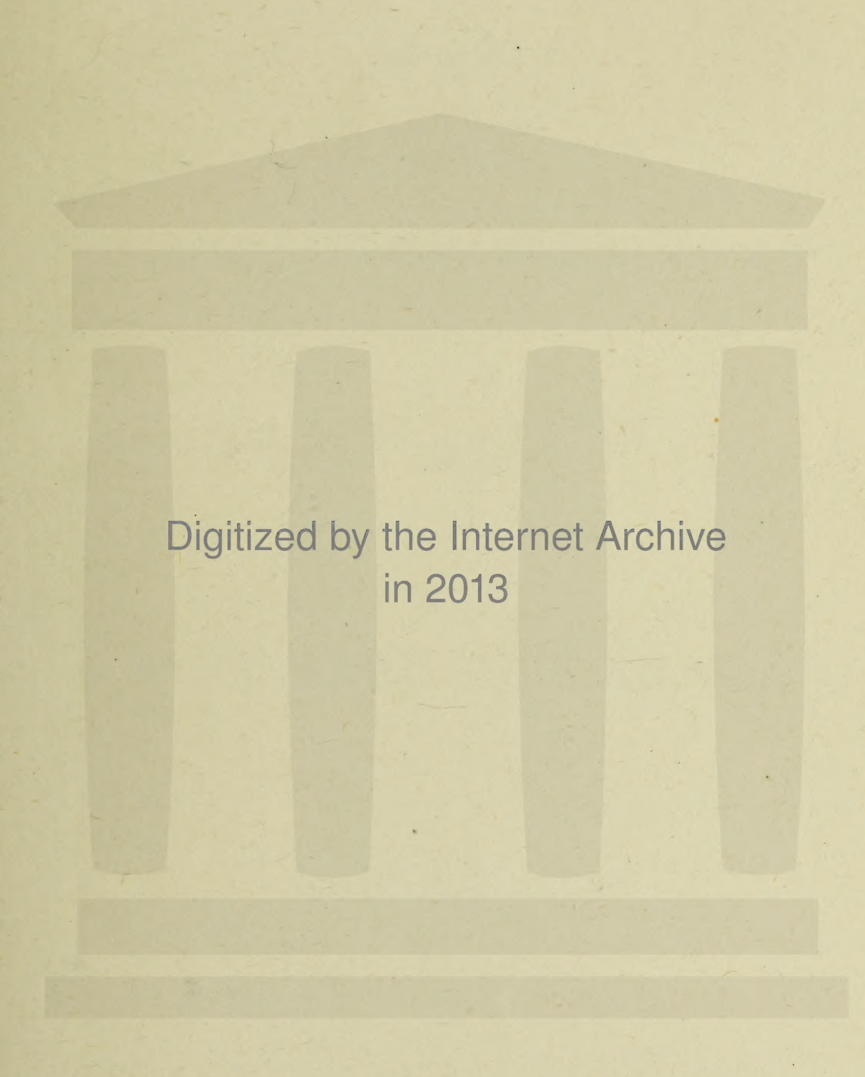




DOCUMENTS PARLEMENTAIRES

VOLUME [illegible]

QUATRIEME SESSION DU TREIZIEME PARLEMENT

DE LA

PUISSANCE DU CANADA

SESSION 1920

VOLUME LVI

DOCUMENTS PARLEMENTAIRES

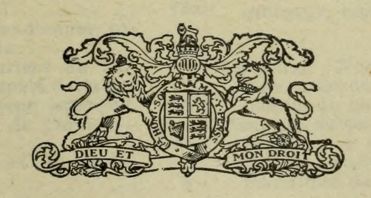
VOLUME 6

QUATRIEME SESSION DU TREIZIÈME PARLEMENT

DE LA

PUISSANCE DU CANADA

SESSION 1920



VOLUME LVI

INDEX ALPHABÉTIQUE ET NUMÉRIQUE

DES

DOCUMENTS PARLEMENTAIRES

DU

PARLEMENT DU CANADA

QUATRIÈME SESSION, TREIZIÈME PARLEMENT, 1920

A

B

C

C

C

M

N

O

P

Q

Q

R

S

S

T

V

W

Y

DOCUMENTS PARLEMENTAIRES

Arrangés par ordre numérique, avec les titres au long; les dates auxquelles ils ont été ordonnés et présentés aux deux chambres du Parlement; le nom du sénateur ou du député qui a demandé chacun de ces documents, et si l'impression en a été ordonnée ou non. Aussi les documents imprimés qui n'ont pas été présentés.

VOLUME 1

(Ce volume est relié en trois parties.)

1. Rapport de l'Auditeur général pour l'exercice clos le 31 mars 1919, volume I, parties a-b—A à J. Présenté par Sir Henry Drayton, le 19 mars 1920.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

Rapport de l'Auditeur général pour l'exercice clos le 31 mars 1919, Volume II, parties K à S. Présenté par Sir Henry Drayton, le 29 mars 1920.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

Rapport de l'Auditeur général pour l'exercice clos le 31 mars 1919, volume III, parties T à Z. Présenté par Sir Henry Drayton, le 16 mars 1920.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

Rapport de l'Auditeur général pour l'exercice clos le 31 mars 1919, volume IV, partie ZZ. Présenté par Sir Henry Drayton, le 14 mai 1920.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 2

(Ce volume est relié en deux parties.)

2. Comptes publics du Canada pour l'exercice clos le 31 mars 1919. Présenté par Sir Henry Drayton, le 2 mars 1920...*Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

3. Budget des sommes requises pour le service du Canada pendant l'exercice finissant le 31 mars 1921. Présenté par Sir Henry Drayton, le 22 mars 1920.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

4. Budget supplémentaire des sommes requises pour le service du Canada pendant l'exercice finissant le 31 mars 1921. Présenté par Sir Henry Drayton, le 15 avril 1920.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

5. Autre budget supplémentaire des sommes requises pour le service du Canada pendant l'exercice clos le 31 mars 1921. Présenté par Sir Henry Drayton, le 17 mai 1920.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

5*a*. Autre budget supplémentaire des sommes requises pour le service du Canada pendant l'exercice finissant le 31 mars 1921. Présenté par Sir Henry Drayton, le 25 juin 1920.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

5*b*. Autre budget supplémentaire des sommes requises pour le service du Canada pendant l'exercice finissant le 31 mars 1921. Présenté par Sir Henry Drayton, le 29 juin 1920.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

8. Rapport du surintendant des assurances du Dominion du Canada pour l'exercice clos le 31 décembre 1918, Volume I, Compagnies d'assurance autres que celles sur la vie; Volume II, Compagnies d'assurance sur la vie. Présenté par Sir Henry Drayton, le 2 mars 1920..............*Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

9. Relevés des états des compagnies d'assurance du Canada pour l'année finissant le 31 décembre 1919............*Imprimés pour la distribution et les documents parlementaires.*

VOLUME 3

10a. Rapport concernant les subventions aux paquebots, selon que contrôlées par le ministère du Commerce, pour l'exercice terminé le 31 mars 1919, ainsi que statistiques du trafic, etc., jusqu'au 31 décembre 1919. Le Sénat.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

10b. Rapport annuel du Commerce du Canada (importations pour la consommation et exportations) pour l'exercice clos le 31 mars 1919.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 4

10d. Statistique criminelle pour l'exercice finissant en septembre 1919.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

10e. Rapport sur les poids et mesures, Service de l'Inspection de l'électricité et du gaz, pour l'exercice clos le 31 mars.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

10f. Rapport du statisticien du Dominion pour l'exercice clos le 31 mars 1919.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

11. Rapport annuel du ministère des Douanes et du Revenu de l'Intérieur contenant les comptes des recettes avec les états des importations, des exportations, des douanes et du revenu de l'Intérieur du Dominion du Canada, pour l'exercice terminé le 31 mars 1919, tels que compilés d'après les rapports officiels. Présenté par l'honorable M. Burrell, le 4 mars 1920. .*Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

11a. Rapport de la marine marchande, division du ministère des Douanes, contenant les relevés de la navigation et de la marine marchande du Dominion du Canada pour l'exercice clos le 31 mars 1919, tels que compilés d'après les rapports officiels. Présenté par l'honorable M. Burrell le 4 mars 1920.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

13. Rapport de la Treizième Election générale pour la Chambre des Communes du Canada, élection tenue le 17e jour de décembre 1917.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 5

14. Rapport sur les Travaux du ministère du Rétablissement des Soldats dans la vie civile, décembre 1919. Présenté par M. Clark (Bruce), le 15 mars 1920.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

15. Rapport du ministre de l'Agriculture du Dominion du Canada, pour l'exercice clos le 31 mars 1919. Présenté par l'honorable M. Tolmie, le 9 mars 1920.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

15a. Rapport sur "La loi de l'Industrie agricole, 1918-19," conformément à l'article 8 du chapitre 5 de 3-4 George V. Présenté par l'honorable M. Tolmie, le 9 mars 1920.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

15b. Rapport du directeur général vétérinaire pour l'exercice clos le 31 mars 1919.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

16. Rapport des fermes expérimentales du Canada, pour l'exercice clos le 31 mars 1919. Appendice au rapport du ministère de l'Agriculture. Présenté par l'honorable M. Tolmie, le 9 mars 1920.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 6

17c. Rapport des industries — Bois à pâte à papier et papier.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

18. Rapport annuel du ministère de l'Immigration et de la Colonisation, pour l'exercice clos le 31 mars 1919. Présenté par l'honorable M. Calder, le 3 mars 1920.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

19. Rapport du ministre des Travaux publics sur les travaux sous son contrôle, pour l'exercice clos le 31 mars 1919. Présenté par l'honorable M. Reid, le 10 mars 1920.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 6—*Suite*

20. Rapport annuel du ministère Chemins de fer et Canaux du Canada, pour l'exercice du 1er avril au 31 mars 1919. Présenté par l'honorable M. Reid, le 20 mai 1920.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

20*a*. Statistique des canaux pour la saison de navigation de 1919.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

20*b*. Statistique des chemins de fer du Canada pour l'année 1919.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

20*c*. Quatorzième rapport de la Commission des Chemins de fer du Canada, pour l'exercice clos le 31 mars 1919. Présenté par l'honorable M. Reid, le 19 mars 1920.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 7

20*d*. Quinzième rapport de la Commission des Chemins de fer du Canada pour les neuf mois finissant le 31 décembre 1919. (Manuscrit.) Présenté par l'honorable M. Reid, le 19 avril 1920.

21. Cinquante-deuxième rapport annuel du ministère de la Marine et des Pêcheries, pour l'exercice 1918-19 — Marine. Présenté par l'honorable M. Ballantyne, le 1er mars 1920.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

22. Marine et Pêcheries, — Liste des navires, année 1919.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

23. Supplément au cinquante-deuxième rapport annuel du ministère de la Marine et des Pêcheries pour l'exercice 1918-19 — Marine. Rapport de l'inspection des bateaux à vapeur. Présenté par l'honorable M. Ballantyne, le 1er mars 1920.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

24. Rapport du directeur général des Postes pour l'exercice terminé le 31 mars 1919. Présenté par l'honorable M. Rowell, le 2 mars 1920.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 8

25. Rapport annuel du ministère de l'Intérieur, pour l'exercice clos le 31 mars 1919. Présenté par l'honorable M. Meighen, le 10 mars 1920
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

25*a*. Rapport du ministère de l'Intérieur, division des levés topographiques, exercice 1918-1919.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

25*b*. Seizième rapport de la Commission de géographie du Canada, contenant les décisions rendues du 1er avril 1917 au 31 mars 1919. Présenté par l'honorable M. Meighen, le 28 avril 1920.............*Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

26. Rapport sommaire de la Commission géologique du Canada, ministère des Mines, année 1919,
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

26*a*. Rapport sommaire de la division des Mines du ministère des Mines pour l'année terminée le 31 décembre 1919......*Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

27. Rapport du ministère des Affaires des Sauvages pour l'exercice clos le 31 mars 1919. Présenté par l'honorable M. Meighen, le 16 mars 1920.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

28. Rapport de la Royale Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest pour l'exercice terminé le 30 septembre 1919. Présenté par l'honorable M. Rowell, le 22 mars 1920.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

29. Rapport du Secrétaire d'Etat du Canada pour l'année terminée le 31 mars 1919. Présenté par l'honorable M. Sifton, le 10 mars 1920.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 9

(Ce volume est relié en deux parties.)

30. (Document parlementaire n°.18, 6-7 Edouard VII, Ed. rev.) Deuxième rapport annuel de la Commission de publication des Documents Historiques, avec aussi les volumes imprimés qui s'y rattachent, étant la deuxième édition revisée et augmentée du premier volume des Documents constitutionnels concernant le Canada de 1759-1791, maintenant publiée en deux parties. Présenté par l'honorable M. Rowell, le 18 mars 1920.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 10

32. Onzième rapport annuel de la Commission du Service civil du Canada, du 1er septembre 1918 au 31 décembre 1919. Présenté par l'honorable M. Sifton, le 8 juin 1920.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

33. Rapport annuel du département des Impressions et de la Papeterie publiques, pour l'exercice clos le 31 mars 1919. Présenté par l'honorable M. Sifton, le 8 juin 1920.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

34. Rapport du Secrétaire d'Etat pour les Affaires extérieures, pour l'exercice clos le 31 mars 1919. Présenté par l'honorable M. Rowell, le 22 avril 1920.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

35. Rapport du ministre de la Justice pour les pénitenciers pour l'exercice clos le 31 mars 1919..................*Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

36. Rapport du Conseil de la Milice du Canada pour l'exercice terminé le 31 mars 1919. Présenté par l'honorable M. Guthrie, le 28 mai 1920.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

37. Rapport du ministère du Travail pour l'exercice clos le 31 mars 1919. Le Sénat.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

38. Rapport annuel du comité éditorial pour l'année 1920. Présenté en 1920.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

39. Rapport du département du Service Naval pour l'exercice terminé le 31 mars 1919. Présenté par l'honorable M. Ballantyne, le 1er mars 1920.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

40. Cinquante-deuxième rapport annuel de la division des Pêcheries du département du Service Naval 1918. Présenté par l'honorable M. Ballantyne, le 11 mars 1920.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

1. Rapport des bibliothécaires conjoints du Parlement. Présenté le 26 février 1920.
Pas imprimé.

42. Copie du Traité de Paix entre les Alliés et les Puissances Associées, et la Bulgarie signé à Neuilly-sud-Seine le 27e jour de novembre 1919. Présenté par l'honorable M. Rowell, le 26 février 1920........*Imprimé pour la distribution aux sénateurs et aux députés.*

42*a*. Le traité des minorités czecho-slaves — Traité entre les principales puissances alliées et associées et tchéco-slaves, signé à Saint-Germain-en-Laye, le 10 septembre 1919. Ratification au nom du Canada autorisée par décret du conseil le 1er décembre 1919. Présenté par l'honorable M. Rowell le 1er mars 1920................*Pas imprimé.*

42*b*. Traité des minorités serbo-croate-slovaque — Traité entre les principales puissances alliées et associées et l'état serbo-croate-slovaque, signé à Saint-Germain-en-Laye, le 10 septembre 1919. Ratification au nom du Canada autorisée par décret du conseil le 1er décembre 1919. Présenté par l'honorable M. Rowell le 1er mars 1920.
Pas imprimé.

42*c*. Convention du trafic des armes — Convention pour le contrôle du commerce des armes et munitions, et Protocole, signés le 10 septembre 1919. Ratification au nom du Canada autorisée par décret du conseil le 9 décembre 1919. Présentée par l'honorable M. Rowell, le 5 mars 1920...................................*Pas imprimée.*

42*d*. Convention du trafic des liqueurs — Convention concernant le trafic des liqueurs en Afrique, et Protocole, signés à Saint-Germain-en-Laye, le 10 septembre 1919. Ratification au nom du Canada autorisée par décret du conseil le 9 décembre 1919. Présentée par l'honorable M. Rowell, le 5 mars 1920.................................. *Pas imprimée.*

42*e*. Articles de convention Berlin et Bruxelles — Convention revisant le pacte général de Berlin, 26 février 1885, et le pacte général et les déclarations de Bruxelles, 2 juillet 1890, signé à Saint-Germain-en-Laye, le 10 septembre 1919. Ratification au nom du Canada autorisée par décret du conseil le 9 décembre 1919. Présentés par l'honorable M. Rowell le 1er mars 1920....................................*Pas imprimés.*

42*f*. Réponse à une adresse à Son Excellence l'Administrateur, du 22 mars 1920, — Copie des décrets du Conseil, du 1er et du 9 décembre 1919, touchant la ratification des traités et conventions soumis à la Chambre le 1er mars 1920. Présentée le 29 mars 1920. l'honorable M. Ballantyne, le 1er mars 1920..........................*Pas imprimé.*

42*g*. Copie du texte anglais du Traité entre les principales puissances alliées et associées et la Roumanie, signé à Paris, le 9 décembre 1920. Présentée par l'honorable M. Rowell, le 14 avril 1920...*Pas imprimée.*

VOLUME 10—*Suite*

42*h*. Copie de la convention du 10 septembre 1919, entre les Puissances alliées et associées relative à la libération des territoires autrefois de la monarchie austro-hongroise, et copie de la déclaration du 8 décembre 1919, modifiant ladite convention. Présentée par l'honorable M. Rowell, le 21 avril 1920 ....*Pas imprimée.*

42*i*. Copie de la convention du 10 septembre 1919, entre les Puissances alliées et associées et l'Italie relative aux paiements de réparation à l'Italie, et copie de la déclaration du 8 décembre 1919, modifiant ladite convention. Présentée par l'honorable M. Rowell, le 21 l'honorable M. Ballantyne, le 1er mars 1920 ....*Pas imprimé.*

43. Décret du conseil, C.P. 69, du 28 février 1920, — Paiement de l'argent de commandement aux capitaines surintendants des cours des docks canadiens de Sa Majesté. Présenté par l'honorable M. Ballantyne, le 1er mars 1920 ....*Pas imprimé*

43*a*. Copie d'un décret du Conseil, C.P. 566, du 17 mars 1920; Cancellation des décrets du conseil autorisant et gouvernant les allocations de séparation aux dépendants et hommes dans le Service Naval du Canada. Présentée par l'honorable M. Ballantyne, le 22 mars 1920 .... *Pas imprimée.*

43*b*. Décret du Conseil C.P. 559, du 17 mars 1920: Forces navales du Canada, y comprises les Forces navales volontaires, en temps de paix. Présenté par l'honorable M. Ballantyne, le 25 mars 1920 ....*Pas imprimé.*

43*c*. Copie d'un arrêté du conseil, C.P. 1061, du 18 mai 1920: — Gratifications aux matelots et sous-officiers conscrits de la marine royale du Canada. Présentée par l'honorable M. Ballantyne, le 21 mai 1920 ....*Pas imprimée.*

43*d*. Copie d'un arrêté en conseil, C.P. 1005, du 20 mai: Engagement des marins dans la marine royale du Canada. Présentée le 31 mai 1920. *M. Hocken* ....*Pas imprimée.*

43*e*. Arrêté du conseil, C.P. 1155, du 22 mai 1920. Amendements aux taux de solde des médecins lieutenants dans la marine royale du Canada. (Documents parlementaires, n°). *Le Sénat* ....*Pas imprimé.*

44. Amendements aux règlements de la radiotélégraphie, nos 78, 25 et 104. Présentés par l'honorable M. Ballantyne, le 1er mars 1920 ....*Pas imprimés.*

44*a*. Amendement aux règlements de la radiotélégraphie n° 92. Présenté par l'honorable M. Ballantyne, le 15 mars 1920 ....*Pas imprimé.*

45. Copie de la Convention internationale sur l'opium, signée à la Hague, le 23 janvier 1912, et ratifiée le 10 janvier 1920. Présentée par l'honorable M. Rowell, le 2 mars 1920. *Pas imprimée.*

46. Copie d'une entente entre Sa Majesté le Roi et la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc du Canada. Présentée par l'honorable M. Reid, le 2 mars 1920....*Pas imprimée.*

47. Copie d'un arrêté du Conseil, C.P. 2596, du 31 décembre 1919, — Règlements de l'air, 1920. Présentée par l'honorable M. Sifton, le 2 mars 1920 ....*Pas imprimée.*

47*a*. Rapport de la Commission de l'Air pour l'exercice expirant le 31 mars 1920. Présentée par l'honorable M. Sifton, le 20 avril 1920 ....*Pas imprimé.*

47*b*. Copie d'un Arrêté du Conseil, C.P. 826, du 9 avril 1920, concernant la réorganisation de la Commission de l'Air. Présentée par l'honorable M. Sifton, le 2 mars 1920. *Pas imprimée.*

48. Copie de la correspondance relative à la résignation du Commissaire en chef de la Commission du Commerce. Présentée par Sir George Foster, le 2 mars 1920..*Pas imprimée.*

48*a*. Copie de la correspondance relative à la résignation du juge Robson comme président de la Commission du commerce. Présentée par Sir Robert Borden, le 26 juin 1920. *Pas imprimée.*

49. Relevé supplémentaire à celui du 13 septembre 1919 des sommes payées à titre de pensions et d'allocations de retraites dans le service civil entre cette date et le 31 décembre 1919, montrant le nom, le grade, le salaire, l'allocation accordée et la cause de la mise à la retraite de chaque fonctionnaire mis à sa pension ou qui s'est retiré du service, et faisant aussi connaître si la vacance a été remplie par avancement ou par nouvelle nomination, et le salaire de tout nouveau titulaire. Présenté par Sir Henry Drayton, le 2 mars ....*Pas imprimé.*

VOLUME 10—*Suite*

49*a*. Réponse à un ordre de la Chambre du 22 mars 1920, — Relevé indiquant depuis le 1er octobre 1896 jusqu'ici: les cas dans lesquels on a accordé aux fonctionnaires sortant des années additionnelles de service en vertu des dispositions de l'article 12 du chapitre 67 Statuts refondus, dans le calcul des allocations de retraite; la date de ces allocations, le nom des fonctionnaires et le nombre d'années ajoutées à leur service réel ainsi qu'une copie de tous les rapports de la Trésorerie et décrets du Conseil touchant ces cas particuliers. Présentée le 31 mars 1920, *M. Fielding*............*Pas imprimée.*

50. Relevé conformément à l'article 17 de la Loi de l'Assurance du Service civil, pour l'exercice se terminant le 31 mars 1919. Présenté par Sir Henry Drayton, le 2 mars 1920. *Pas imprimé.*

51. Relevé des mandats du Gouverneur général émis depuis la dernière session du Parlement à compter de 1919-1920. Présenté par Sir Henry Drayton, le 2 mars 1920. *Pas imprimé.*

52. Relevé des dépenses à compte des "Diverses dépenses imprévues", du 1er septembre 1919 au 1er mars 1920, conformément à la Loi des Appropriations numéro (1) 1919. Présenté par Sir Henry Drayton, le 2 mars 1920........................*Pas imprimé.*

53. Relevé des emprunts temporaires émis par le gouvernement du Canada depuis la dernière session du Parlement et non soldés. Présenté par Sir Henry Drayton, le 2 mars 1920. *Pas imprimé.*

54. Etat des recettes et dépenses de la Commission des champs de bataille nationaux au 31 décembre 1919. Présenté par Sir Henry Drayton, le 2 mars 1920.....*Pas imprimé.*

54*a*. Etats des comptes et dépenses de la Commission des champs de bataille nationaux au 31 mars 1920. Présenté par Sir Henry Drayton, le 2 mars 1920..........*Pas imprimé.*

55. Rapport de la Commission d'Embellissement d'Ottawa, pour l'exercice se terminant le 31 mars 1919. Présenté par Sir Henry Drayton, le 2 mars 1920..........*Pas imprimé.*

56. Etat des comptes et dépenses de la Société Royale du Canada pour l'exercice se terminant le 30 avril 1919. Présenté par Sir Henry Drayton, le 2 mars 1920..*Pas imprimé.*

57. Etat financier de la *Montreal Turnpike Trust* pour l'exercice se terminant le 31 décembre 1919. Présenté par Sir Henry Drayton, le 2 mars 1920................*Pas imprimé.*

58. Copie des Règles générales et Ordres de la cour de l'Echiquier du Canada, en conformité des prescriptions de l'article 88, de la Loi de la Cour de l'Echiquier, chapitre 140, S.R.C., 1906. Présentée par l'honorable M. Sifton, le 14 avril 1920............*Pas imprimée.*

58*a*. Copies des Ordres et règlements de la cour de l'Echiquier du Canada, conformément aux prescriptions de l'article 88, de la Loi de la cour de l'Echiquier, chapitre 140, S.R.C., 1906. Présentées par l'honorable M. Sifton, le 14 avril 1920..........*Pas imprimées.*

59. Copie des règlements de la cour Suprême de la Nouvelle-Ecosse, en vertu des prescriptions de la Loi des élections contestées, chapitre 7. S.R.C., 1906, conformément aux prescriptions de l'article 85 de ladite loi. Présentée par l'honorable M. Sifton, le 10 mars 1920.. *Pas imprimée.*

59*a*. Copie des règlements de la Couronne des juges de la cour Suprême de la Nouvelle-Ecosse, conformément aux prescriptions de l'article 576, sous-article 2, du Code criminel. Présentée par l'honorable M. Sifton, le 16 avril 1920..................*Pas imprimée.*

60. Relevé faisant voir le nombre de permis accordés pour rapporter des liqueurs alcooliques dans les territoires du Nord-Ouest, pour l'année se terminant le 31 décembre 1919, en vertu des prescriptions des Statuts revisés, chapitre 62, article 88. Présenté le 10 mars 1920.. *Pas imprimé.*

61. Rapport de l'Amiral de la flotte, le vicomte Jellicoe de Scapa, G.C.B., O.M., G.C.O.V., sur la mission navale à la Puissance du Canada (novembre-décembre 1919). Présenté par l'honorable M. Ballantyne, le 10 mars 1920.
Imprimé pour distribution aux sénateurs et aux députés seulement.

62. Ordre de la Chambre, du 10 mars 1920, — Relevé faisant voir:— 1. Combien il y a de maîtres de poste dans le comté de Charlevoix-Montmorency. 2. Quels sont leurs noms. 3. Où est la résidence de chacun. 4. Quand ils ont été nommés. 5. Quels appointements ils ont présentement. 6. S'ils ont reçu des augmentations d'appointements depuis leur nomination. 7. Sinon, pourquoi. 8. Dans l'affirmative, combien. Présenté le 10 mars 1920. *M. Casgrain*..............................*Pas imprimé.*

VOLUME 10—*Suite*

63. Ordre de la Chambre, du 10 mars 1920, — Etat indiquant:—
1. Combien il y a de courriers de poste dans le comté de Charlevoix-Montmorency. 2. Quels sont leurs noms. 3. Quelle est leur résidence. 4. Quand ils ont été nommés. 5. Quels salaires ils reçoivent présentement. 6. S'ils ont reçu des augmentations de salaire depuis leur nomination. 7. Sinon, pourquoi. 8. Dans l'affirmative, combien. Présenté le 10 mars 1920. *M. Casgrain*..............*Pas imprimée.*

64. Réponse à un ordre du Sénat, daté le 30 septembre 1919, pour la production d'un état indiquant le poids et la valeur des exportations du Canada, durant les exercices de 1916, 1917, 1918, 1919, d'engrais mixtes, de sulfate d'ammoniaque, de nitrate de soude, de sels ammoniacaux, de phosphates, de scories, de superphosphates, de sels de potassium, de chlorure de potassium, de sulfate de potasse crue et d'éléments chimiques tels qu'il en entre dans la préparation d'engrais chimiques, ainsi que de scorie basique, provenant des Province d'Ontario, de Québec, du Nouveau-Brunswick, de la Nouvelle-Ecosse, de l'Ile du Prince-Edouard, en spécifiant les exportations de chacune de ces provinces et leur destination d'après les registres de nos bureau de douane. — *Le Sénat*..............*Pas imprimée.*

65. Réponse à une humble adresse du Sénat à Son Excellence le Gouverneur général en date du 8 mai 1919, indiquant la date et l'objet de toutes les commissions instituées par le gouvernement actuel depuis son accession au pouvoir en 1911 jusqu'à la présente date, le nombre de jours pendant lesquels chacune de ces commissions a siégé; les noms des personnes composant ces diverses commissions et ce que chacune de ces commissions a coûté au pays. — *Le Sénat*..............*Pas imprimée.*

65*a*. Réponse à un ordre du Sénat du 5 septembre 1919, pour la production d'un état indiquant le nombre de commissions instituées depuis 1912, leur objet, les noms et les traitements de leurs membres, le coût total de chacune d'elles, et celles qui sont encore en existence. — *Le Sénat*..............*Pas imprimée.*

65*b*. Réponse à un ordre de la Chambre, du 30 avril 1919, — Etat faisant connaître:
1. Combien de commissions ont été nommées par le gouvernement canadien depuis 1914 jusqu'à ce jour. 2. Combien est ou quel a été le but de ces commissions. 3. De combien de membres chacune de ces commissions se compose-t-elle, et quels sont les noms de ces membres. Présentée le 18 mars 1920. *M. Provost*..............*Pas imprimée.*

65*c*. Réponse à un ordre de la Chambre, du 19 juin 1919, — Etat démontrant:—
1. Combien de commissions ont été nommées par le Gouverneur en conseil et par le Parlement depuis l'année 1911. 2. Les noms de ces différentes commissions et les noms des membres qui composent ces commissions. 3. Le total des salaires et des dépenses de voyage payés à chaque commission et la somme perçue par chaque commissaire. Présentée le 18 mars 1920. *M. Michaud.*
Imprimée pour la distribution aux sénateurs et aux députés seulement.

66. Copie du rapport de la Commission royale sur les Affaires des Sauvages pour la province de la Colombie-Britannique. Présentée par Sir George Foster, le 16 mars 1920.
Pas imprimée.

67. Rapport de la Commission royale nommée pour s'enquérir des conditions concernant les courses et les paris en Canada. Copie des témoignages donnés devant la Commission royale nommée pour s'enquérir des conditions concernant les courses et les paris en Canada. Présentée par Sir George Foster, le 16 mars 1920.
Imprimé pour distribution aux sénateurs et aux députés seulement.

68. Réponse à une adresse à Son Excellence le Gouverneur général du 19 mars 1919 demandant une copie du décret du Conseil nommant le Bureau des Surintendants des Grains du Canada. Présentée le 12 mars 1920. *M. Stevens*..............*Pas imprimée.*

69. Etat manuel et détaillé de toutes les obligations et garanties enregistrées au ministère du Secrétaire d'Etat depuis le 26 février 1919. *Le Sénat*..............*Pas imprimé.*

70. Ordre de la Chambre, du 15 mars 1920, — Etat indiquant:—
1. Combien de ministres suppléants ont été nommés depuis le 17 décembre 1917. 2. Quels sont leurs noms, et dans quel ministère ils ont rempli des fonctions de ministres suppléants. 3. A quelle date aucun de ces ministres a été nommé. Présenté le 15 mars 1920. *M. Tobin*..............*Pas imprimé.*

71. Copie de correspondance relative à la résignation de l'honorable A. K. Maclean, et de l'honorable S. C. Mewburn, ministre de la Milice et de la Défense, comme membres du gouvernement du Canada. Présentée par Sir George Foster, le 15 mars 1920.
Pas imprimée.

72. "Loi des réserves forestières et des parcs fédéraux". Présentée par M. Meighen, le 16 mars 1920..............*Pas imprimée.*

VOLUME 10—*Suite*

73. Relevé des Décrets du Conseil qui ont été publiés dans la *Gazette du Canada* et dans la *Gazette* de la Colombie-Britannique entre le 1er août 1919 et le 5 février 1920, en conformité des prescriptions du sous-paragraphe (*d*) du paragraphe 38 des règlements pour l'arpentage, l'administration, la disposition et la gouverne des terres fédérales dans un rayon de 40 milles dans la zone de chemin de fer dans la Colombie-Britannique. Présenté par l'honorable M. Meighen, le 16 mars 1920..........*Pas imprimé.*

74. Relevé des Décrets du Conseil qui ont été publiés dans la *Gazette du Canada* entre le 1er août 1919 et le 5 février 1920, en conformité des prescriptions de l'article 5 de la "Loi des arpentages fédéraux," chapitre 21, 7-8 Edouard VII. Présenté par l'honorable M. Meighen, le 16 mars 1920..........*Pas imprimé.*

75. Relevé des Décrets du Conseil qui ont été publiés dans la *Gazette du Canada* entre le 1er août 1919 et le 5 février 1920, en conformité des prescriptions de l'article 77 de la "Loi des terres fédérales," chapitre 20, 7-8 Edouard VII. Présenté par l'honorable M. Meighen, le 16 mars 1920..........*Pas imprimé.*

76. Copie du Décret du Conseil, C.P. 198, du 29 janvier 1920,—Définissant l'étalon de la monnaie d'argent canadien. Présentée par Sir Henry Drayton, le 16 mars 1920. *Pas imprimée.*

77. Réponse à un ordre de la Chambre du 8 octobre 1919:—Copie de toute correspondance échangée entre la firme *Becker and Company, Ltd.*, de Londres, Angleterre, et le Haut Commissaire du Canada, à Londres, relativement à une certaine circulaire émise par la Mission canadienne. Présentée par Sir George Foster, le 17 mars 1920. *Pas imprimée.*

78. Copie des décrets du Conseil, C.P. 1445, du 17 juillet 1919; C.P. 1955, du 18 septembre 1919; et C.P. 2562, du 24 décembre 1919, avec une copie d'une lettre adressée au président de la section canadienne de la Commission conjointe internationale, en date du 21 janvier 1920, touchant le développement et l'utilisation des eaux du fleuve Saint-Laurent formant les lignes de démarcation entre les Etats-Unis et le Canada. Présentée par l'honorable M. Rowell, le 18 mars 1920..........*Pas imprimée.*

79. Réponse à un ordre de la Chambre, du 12 mai 1919,—Copie de tous rapports, lettres, mémoires, messages, plans et estimations touchant la construction d'un pont sur la rivière Batiscan dans la paroisse de St-François-Xavier-de-Batiscan comté de Champlain. Présentée le 18 mars 1920. *M. Deslauriers*..........*Pas imprimée.*

79*a*. Réponse à un ordre de la Chambre du 12 avril 1920,—Copie de tous rapports, lettres, mémoires, messages, plans et estimations touchant la construction d'un pont sur la rivière Batiscan, dans la paroisse de Saint-François-Xavier-de-Batiscan, comté de Champlain. Présentée par l'honorable M. Reid, le 26 avril 1920......*Pas imprimée.*

80. Réponse à un ordre de la Chambre, du 29 septembre 1919,—Copies de lettres, plans, contrats, décrets du Conseil, etc., échangés entre le gouvernement ou la Commission du Transcontinental et la compagnie de chemin de fer du Pacifique-Canadien, relativement à (*a*) la construction, par cette compagnie, d'une gare dans la cité de Québec, au Palais; (b) aux conditions d'exploitation de ladite gare par le chemin de fer Transcontinental ou par les chemins de fer de l'Etat et aussi tout arrêté en Conseil s'y rapportant. Présentée le 18 mars 1920, *M*..........*Pas imprimée.*

81. Réponse à un ordre de la Chambre, du 29 septembre 1919,—Copie de toute correspondance et autres papiers et documents en la possession du gouvernement ou de la commission du Service civil se rappportant à la nomination d'un maître du havre pour le port du Canso, N.-E. Présentée le 18 mars 1920. *M. Sinclair* (Antigonish).... *Pas imprimée.*

82. Réponse à un ordre de la Chambre, du 29 septembre 1919,—Copie de toute la correspondance relative à la destitution de James Conner, du double poste qu'il occupait à Snowflake, Manitoba, au service des Douanes et de l'Immigration. Présentée le 18 mars 1920. *M. Richardson*..........*Pas imprimée.*

83. Relevé en détail des remises et des remboursements de droits de douane, en conformité de l'article 92 de la Loi du revenu consolidé et de l'audition, effectués par le ministère des Douanes, pour l'exercice financier terminé le 31 mars 1918. Présenté par l'honorable M. Sifton, le 18 mars 1920..........*Pas imprimé.*

84. Réponse à un ordre de la Chambre, du 29 septembre 1919,—Copie de documents, lettres, plans, etc., échangés entre le gouvernement et toute personne, commission ou compagnie, touchant la construction, dans la cité de Québec ou dans la banlieue, d'un tunnel facilitant l'entrée du Transcontinental ou de tout autre chemin de fer dans ladite cité. Présentée le 18 mars 1920. *M. Parent*..........*Pas imprimée.*

VOLUME 10—*Suite*

85. Réponse à un ordre de la Chambre, du 22 septembre 1919, — Etat indiquant: — Le nombre total des personnes des deux sexes employées par le gouvernement fédéral du Canada. Présentée le 18 mars 1920. *M. Tobin*............................*Pas imprimée.*

86. Réponse à un ordre de la Chambre, du 10 mars 1920, — Copie du contrat intervenu entre le gouvernement du Canada ou la Commission canadienne du blé et la Grèce, pour 12,000,000 de minots de blé. Présentée le 18 mars 1920. *M. Archambault.* *Pas imprimée.*

87. Réponse à un ordre de la Chambre, du 10 novembre 1920, — Copie de tous rapports et recommandations faites par les fonctionnaires du département des Travaux publics durant les années 1918-1919, touchant la condition des quais sur le fleuve Saint-Jean et ses tributaires, et les réparations requises. Aussi, — Réponse à un ordre de la Chambre, du 10 novembre 1919, — Copie de tous télégrammes, correspondance, et autres documents échangés entre le gouvernement fédéral et le gouvernement du Nouveau-Brunswick, touchant le transfert de quais dans le fleuve Saint-Jean et ses tributaires, y compris copie de toute correspondance touchant les responsabilités du gouvernement fédéral quant à l'entretien et les réparations de ces quais. Présentée le 18 mars 1920. *M. McLean* (Royal)............................*Pas imprimée.*

88. Réponse à un ordre de la Chambre du 29 septembre 1919, — Copies de documents, lettres, plans, contrats, etc., échangés entre le gouvernement et la cité de Québec, ou toute autre corporation ou compagnie de construction ou de transport, ou toute personne, relativement à la construction ou à la non-construction d'un barrage sur la rivière Saint-Charles, dans la cité de Québec. Présentée le 18 mars 1920. *M. Parent*....*Pas imprimée.*

89. Réponse à un ordre de la Chambre, du 10 mars 1920, — Relevé indiquant la somme totale des garanties canadiennes antérieurement détenues en Grande-Bretagne, et vendues aux Etats-Unis, avec la somme de l'intérêt que le Canada doit actuellement payer aux Etats-Unis pour remplacer la somme antérieurement payable à la Grande-Bretagne; aussi, copie de toute correspondance sur cette question. Présentée le 18 mars 1920. *M. Devlin*............................*Pas imprimée.*

90. Réponse à un ordre de la Chambre du 11 mars 1920, — Copie de tous contrats, correspondance et conventions échangés entre le gouvernement et une banque quelconque, touchant le payement d'officiers et soldats de la F.E.C., surtout quant aux taux de change existant entre la monnaie canadienne et l'anglaise, et quant à la façon dont le change a affecté la paie de ces officiers et soldats; et copie de tous les ordres ou règlements ou ordonnances des départements ou autres ordres du gouvernement relatifs à la paye des soldats, et de l'effet des fluctuations du change sur ces ordres. Présentée le 22 mars 1920. *M. McMaster*............................*Pas imprimée.*

91. Réponse à un ordre de la Chambre du 11 mars 1920, — Etat montrant:—

1. Combien de fonctionnaires qui n'ont pas fait de service outre-mer sont maintenus en fonctions dans le ministère de la Milice, aux quartiers généraux d'Ottawa. 2. Quels sont leurs noms, leurs fonctions, leurs appointements et la durée de leur service au ministère. 3. Si des soldats rapatriés sont disponibles pour ces fonctions. Présentée le 22 mars 1920. *M. McKenzie*............................*Pas imprimée.*

91*a*. Réponse à un ordre de la Chambre du 29 mars 1920, — Etat indiquant les noms de tous les officiers employés aux quartiers généraux de la Milice à Ottawa; les appointements respectifs de chacun de ces officiers; la date de nomination de chacun de ces officiers; la durée de service de chacun de ces officiers dans l'armée expéditionnaire canadienne. Présentée le 8 juin 1920. *M. Archambault*............................*Pas imprimée.*

92. Réponse à un ordre de la Chambre, du 22 mars 1920, — Etat indiquant:—

1. Quels sont les noms des soumissionnaires pour les travaux à faire dans les endroits suivants du comté de Charlevoix-Montmorency: Sainte-Anne-de-Beaupré, Sainte-Famille (Ile d'Orléans), Saint-François-du-Sud (Ile d'Orléans), Saint-Jean (Ile d'Orléans), Ile-de-la-Quarantaine et Pointe-aux-Trembles. 2. Où ils demeurent. 3. Quel est le chiffre de chaque soumission. 4. Quels ont été les soumissionnnaires heureux. 5. Si ces travaux susdits sont commencés. 6. Quand ils seront achevés. Présentée le 22 mars 1920. *M. Casgrain*............................*Pas imprimée.*

93. Décrets du conseil touchant l'organisation et le travail du ministère de l'Hygiène, comme suit:—

(1) Décret du Conseil, C.P. 1627, du 2 août 1919, nommant le Président du Conseil privé comme le ministre de la couronne pour présider le ministère de la Santé et pourvoyant au transfert du ministère de l'Immigration et de la Colonisation à celui de la Santé du personnel de la Quarantaine et du service médical. 2. Décret du Conseil, C.P. 1765, du 23 août 1919, transférant du ministère du Commerce à celui de la Santé l'administration des Falsifications de la Loi des médicaments brevetés ou *proprietary*, de la Loi des produits de commerce pour l'alimentation des animaux, et de la Loi des médicaments brevetés. 3. Décrets du Conseil, C.P. 2204, du 30 octobre 1919, transfé-

VOLUME 10—*Suite*

rant au ministère de la Santé le travail du comité du Cabinet sur le logement. 4. Décret du Conseil, C.P. 2321, du 21 novembre 1919, transférant du département de la Marine et des Pêcheries au ministère de la Santé l'administration des hôpitaux de marine. 5. Décret du Conseil, C.P. 2612, du 31 décembre 1919, transférant au ministère de la Santé le service médical de la Commission de Conservation. Présenté par l'honorable M. Rowell, le 24 mars 1920.................................*Pas imprimés.*

93*a*. Décret du Conseil, P.C. 1961, du 29 septembre 1919, concernant la nomination d'un bureau consultatif, tel que prescrit par la Loi modifiant la Loi des médicaments brevetés ou *proprietary*, chapitre 66, 9-10 George V.

Aussi, — Décret du Conseil, C.P. 2079, du 8 octobre 1919, concernant la nomination du Conseil de l'Hygiène du Canada.

Et aussi. — Décret du Conseil, C.P. 328, du 11 février 1920, acceptant la résignation de l'honorable Walter R. Rollo, comme membre du conseil de l'Hygiène et nommant M. H. J. Halford, de Hamilton, Ontario, vice-président du Congrès du Commerce et du Travail du Canada à la place de M. Rollo. Présentés par l'honorable M. Rowell, le 25 mars 1920...*Pas imprimés.*

94. Copies des ordres généraux promulgués à la Milice pour la période entre le 1er février 1919 et le 2 février 1920. Aussi, — Copie des Ordres de Routine de la Force Expéditionnaire Canadienne promulgués depuis le 22 janvier 1919 et le 24 février 1920. Présentées par l'honorable M. Guthrie, le 24 mars 1920...................................*Pas imprimées.*

95. Nominations, promotions et retraites, Milice Canadienne et Forces Expéditionnaire Canadienne, du 9 février 1919 au 22 janvier 1920. Présentées par l'honorable M. Guthrie, le 24 mars 1920 ....*Pas imprimées.*

96. Réponse à un ordre de la Chambre du 18 septembre 1919, — Etat indiquant:—

1. Le nombre des soldats qui ont fait partie de la force expéditionnaire en Sibérie. 2. Sur ce nombre, combien se sont enrôlés volontairement pour la Sibérie. 3. Si le gouvernement sait qu'un nombre considérable de membres de cette expédition ont été embarqués de force à la pointe de la baïonette, à Victoria, C.-B. 4. Si le gouvernement sait que certains membres de cette force, qui ne s'étaient pas enrôlés volontairement pour la Sibérie, ont été traduits en cour martiale et condamnés aux travaux forcés. Si oui, quels sont ces membres et quelle fut la nature de la sentence imposée. 5. Ce qu'a coûté au Gouvernement la force expéditionnaire en Sibérie. Présentée le 25 mars 1920. *M. Archambault*................................*Pas imprimée.*

96*a*. Réponse à un ordre de la Chambre du 7 avril 1920, — Copie de tous documents, correspondance et archives y compris la preuve et les jugements relatifs aux procès faits par le Conseil général de guerre en campagne du 259e bataillon des troupes expéditionnaires canadiennes en Sibérie, aux carabiniers suivants condamnés le 28 janvier 1919: Alfred Laplante, O. Boisvert, Edmond Leroux, Joseph Guénard, E. Pauzé et Arthur Roy. Présentée le 18 mai 1920. *M. Archambault*.....................*Pas imprimée.*

97. Réponse à un ordre de la Chambre du 17 mars 1920, — Etat indiquant: —

1. Si on a fait du travail sur l'une quelconque des lignes indiquées dans la seconde annexe du chapitre 13, 9 et 10 George V, "Loi ayant pour objet de constituer en corporation la *Canadian National Railway Company* et concernant les chemins de fer nationaux du Canada. 2. Dans l'affirmative, sur quelle ligne particulière, nommément, le travail a été fait. 3. Quel genre de travail on a fait. 4. Combien on a dépensé pour ces travaux. 5. Combien on a dépensé pour la construction, les levés, l'expropriation et l'achat du tracé. Combien d'emplacements de gare ont été localisés sur ces lignes, nommément dans chaque cas. 7. Quelle est la nature du terrain où la gare est localisée, combien on a payé pour cet emplacement de gare, et qui représentait le gouvernement ou les chemins de fer nationaux du Canada dans la négociation de l'achat. 8. Si l'on a payé de l'argent pour un de ces emplacement, à quelle provision était-il imputé, et sur ordre de qui il a été payé. 9. Si un décret de l'Exécutif a été adopté pour confier à la compagnie susdite l'administration et l'exploitation des chemins de fer du Grand-Tronc-Pacifique et de l'Intercolonial. Présentée le 25 mars 1920. *M. Bureau*..................*Pas imprimée.*

98. Réponse à un ordre de la Chambre du 18 mars 1920: — Copie de toutes représentations, plaintes et autres correspondances produites à la Commission du Service civil touchant le classement des fonctionnaires du Canada. Présentée le 26 mars 1920. *M. Fripp.*
Pas imprimée.

98*a*. Réponse à un ordre de la Chambre du 12 avril 1920, — Tableau indiquant: —

1. Combien *d'ingénieurs de classification* sont employés relativement au Service civil. 2. Quelle est jusqu'ici, la somme totale payée aux *ingénieurs de classification* pour leur travail de classement du Service civil 3. A combien on estime la somme nécessaire pour terminer ce travail. Présentée le 29 avril 1920. *M. Sinclair* (Antigonish).
Pas imprimée.

VOLUME 10—*Suite*

99. Réponse à un ordre de la Chambre, du 10 mars 1920, — Copie de toute correspondance relative à la nomination du maître de poste de Metabetchouan. Présentée le 29 mars 1920. *M. Savard*..................................*Pas imprimée.*

100. Projets de conventions et Recommandations suivants adoptés par la Conférence Internationale du Travail à Washington et communiqués au Gouvernement par le secrétaire général de la Société des nations conformément à l'article 405 du Traité de Versailles: —

1. Projet de convention limitant les heures dans les entreprises industrielles à huit heures par jour et quarante-huit heures par semaine. 2. Projet de convention concernant le chômage. 3. Recommandations concernant le chômage. 4. Recommandations concernant la réciprocité de traitements des ouvriers étrangers. 5. Projet de convention concernant l'emploi des femmes avant ou après la naissance d'un enfant. 6. Projet de convention concernant l'emploi des femmes pour le travail de nuit. 7. Recommandations concernant la prévention de l'anthrax. 8. Recommandations concernant la protection des femmes et enfants contre l'empoisonnement par le plomb. 9. Recommandations concernant l'établissement d'un service d'Hygiène par le gouvernement. 10. Projet de convention fixant l'âge minimum pour l'admission des enfants dans les emplois industriels. 11. Projet de convention fixant le travail de nuit pour les jeunes personnes employées dans les industries. 12. Recommandations concernant l'application de la Convention de Berne de 1906, touchant la prohibition de l'usage du phosphore blanc dans la manufacture des allumettes. Présentés par l'honorable M. Rowell, le 29 mars 1920 .... *Pas imprimés.*

100*a*. Réponse à un ordre de la Chambre du 29 mars 1920, — Relevé indiquant:—

1. Quels étaient les représentants canadiens à la Conférence Internationale du travail, l'automne dernier. 2 .Combien on a dépensé du chef de cette délégation. 3. Quels étaient les représentants canadiens à la conférence du travail à Paris. 4. Combien on a dépense à ce sujet. Présentée le 29 mars 1920. *M. Archambault*........*Pas imprimée.*

101. Réponse à un ordre de la Chambre du 18 mars 1920, — Relevé indiquant:—

1. De quelle année date le premier établissement ou succursale du département des travaux publics à Antigonish, N.-E. 2. Quels comtés de la Nouvelle-Ecosse étaient originairement sous la juridiction de la succursale d'Antigonish, 3. Quand les bureaux de Sydney-Nord ont-ils été établis. 4. Quels étaient les noms des fonctionnaires de la succursale d'Antigonish, avant le changement, et quels étaient leurs appointements annuels. 5. Quels sont les noms des fonctionnaires des deux bureaux et leurs appointements annuels au 31 décembre 1914. 6. Quels sont les noms des fonctionnaires actuels dans ces deux succursales, ainsi que leurs appointements respectifs annuels. 7. Combien on a dépensé en travaux publics dans la zone dirigée par la succursale d'Antigonish, pendant les cinq années antérieures au 31 décembre 1911. 8. Combien on a dépensé en travaux publics dans la zone dirigée par les deux succursales d'Antigonish et de Sydney-Nord, pendant les cinq années postérieures au 1er janvier 1912. Présentée le 29 mars 1920. *M. Sinclair* (Antigonish)..................................*Pas imprimée.*

102. Réponse à un ordre de la Chambre du 22 mars 1920, — Copie de toute correspondance relative à la traverse entre Sainte-Catherine et Tadoussac. Présentée le 29 mars 1920. *M. Savard* .... *Pas imprimée.*

103. Réponse à un ordre de la Chambre du 29 mars 1920,— Relevé indiquant (*a*) la production totale du charbon au Canada pendant les dix dernières années; (*b*) combien de de charbon était de l'anthracite; (*c*) l'importation totale du charbon au Canada pendant la même période; (*d*) combien de ce charbon était de l'anthracite; (*e*) l'exportation totale de charbon dans les dix dernières années, et (*f*) combien il y avait d'anthracite dans ce charbon. Présentée le 31 mars 1920. *M. Archambault* *Pas imprimée.*

104. Réponse à un ordre de la Chambre du 10 mars 1920, — Etat montrant: —

1. Quelle somme d'argent le gouvernement a dépensée durant les années 1918-19-20 pour procurer des grains de semence aux colons établis sur des terres dans les districts de Lethbridge et de Calgary, respectivement. 2. Quelle somme d'argent le gouvernement a dépensé comme sa part des frais de transport pour fourrage du bétail dans le sud de l'Alberta durant les années 1918-19-20. Présentée le 6 avril 1920. *M. Buchanan* .... *Pas imprimée.*

105. Réponse à un ordre de la Chambre du 15 mars 1920, — Relevé indiquant pour chacun des exercices 1891, 1896, 1901, 1906, 1911, 1914, 1915, 1916, 1917, 1918 et 1919, avec estimation pour 1920, (*a*) le revenu total du Dominion; (*b*) les dépenses imputables au fonds consolidé; (c) les dépenses imputables au capital; (d) les dépenses totales; (*e*) la population estimée; (*f*) le revenu total par tête de population; (*g*) les dépenses, par tête, imputables au Fonds consolidé, et (*h*) les dépenses totales, par tête de population. Présentée le 6 mars 1920. *M. Fielding*...........*Pas imprimée.*

VOLUME 10—*Suite*

106. Réponse à un ordre de la Chambre du 22 mars 1920, — Etat montrant: — 1. Quel était le montant de la dette brute consolidée du Canada le 28 février 1920. 2. Quel était le montant de la dette nette consolidée du Canada à la même date. 3. Quel était le montant de l'actif de la dette consolidée du Canada à la même date. 4. Quel était le montant de l'intérêt annuel payable sur la dette brute consolidée du Canada à cette date. 5. Quel était le montant de l'intérêt annuel ou des revenus perçus ou reçus par le Canada touchant la propriété des cautionnements constituant l'actif de la dette publique. 6. Quel était le montant de la dette flottante du Canada le 28 février 1920. 7. Quel était le montant de l'intérêt annuel payable sur la dette flottante du Canada à la même date. Présentée le 6 avril 1920. *M. Parent*.........*Pas imprimée.*

107. Réponse à un ordre de la Chambre du 24 mars 1920, — Copie de la correspondance échangée entre le ministre des Terres et Forêts de la province de Québec, et le bureau de l'établissement des soldats sur des terres. Présentés le 6 avril 1920. *M. Gauvreau.* *Pas imprimée.*

108. Réponse à un ordre de la Chambre du 7 avril 1920, — Tableau indiquant: — 1. Quels emprunts ont été négociées par le gouvernement fédéral depuis 1911. 2. Quel est le nom distinctif de chaque emprunt, et quel est son montant. 3. Sur ces emprunts, lesquels étaient (*a*) étrangers, et (*b*) britanniques. Présentée le 7 avril 1920. *M. Casgrain*..*Pas imprimée.*

109. Réponse à un ordre de la Chambre du 19 mars 1920: — Relevé indiquant le total du coût et des frais généraux de l'Emprunt de la Victoire de 1918, y compris des états détaillés des sommes payées aux courtiers, banques, journaux, agences de publicité, et toutes autres personnes, corporations ou raisons sociales et agences auxquels des paiements ont été faits, donnant les noms desdits particuliers, banques, journaux, agences et raisons sociales dans chaque cas. Présentée le 7 avril 1920. *M. Blake*....*Pas imprimée.*

110. Rapport de la divisions des explosifs du ministère des Mines pour l'année 1919. *Le Sénat.* *Pas imprimé.*

111. Réponse à un ordre de la Chambre du 22 mars 1920, — Tableau indiquant: — Quel était le nombre des personnes ou corporations qui payaient l'impôt fédéral sur le revenu, dans la cité de Toronto, pendant les exercices de 1917 et de 1918, et dont le revenu dépassant, respectivement, $1,500, $6,000, $10,000, $20,000, $30,0000, $50,000 et $100,000, et quelle était la somme collective payée par chaque groupe. Présentée le 12 avril 1920. *M. Kennedy*..*Pas imprimée.*

112. Réponse à un ordre de la Chambre du 12 mars 1920, — Relevé indiquant: — 1. Combien il y a de bureaux de poste sur la côte nord du Saint-Laurent, entre Tadoussac et la Pointe-aux-Esquimaux. 2. Quels sont les noms, le domicile et la date de nomination de chacun des maîtres de poste. Présentée le 12 avril 1920. *M. Savard.* *Pas imprimée.*

113. Réponse à un ordre de la Chambre du 25 mars 1920, — Tableau indiquant: — Combien de maisons ont été commencées et combien ont été finies sous l'empire de la loi d'il y a un an. Présentée par M. Clark (Red Deer), le 13 avril 1920...........*Pas imprimée.*

114. Copie des résolutions de remerciements passés par la Chambre des Communes britannique aux forces engagées dans la dernière guerre, et contenant les remerciement aux troupes du Dominion outre-mer pour leurs services durant ladite guerre. Présentée par l'honorable M. Rowell, le 13 avril 1920..............................*Pas imprimée.*

115. Réponse à un ordre de la Chambre du 31 mars 1920, — Copie de tous décrets du conseil, correspondance, rapport et autres documents touchant la répartition de dépenses de la Société des Nations et le paiement de la somme de $64,043.15, le 13 février 1920, comme part du Canada dans ces dépenses. Présentée le 13 avril 1920. *M. Fielding.* *Pas imprimée.*

116. Réponse à un ordre de la Chambre du 15 mars 1920, — Copie de tous papiers, documents, télégrammes, correspondance et rapports faits entre le ministère du Service Naval et l'inspecteur des pêcheries de l'Ile du Prince-Edouard ou aucune autre personne ou personnes concernant la vente du parc à homards à Charlottetown, I.P.-E. Présentée le 15 avril 1920. *M. Sinclair* (I.P.-E.)..............................*Pas imprimée.*

117. Réponse à un ordre de la Chambre du 19 mars 1919, — Etat indiquant: — 1. Combien de navires appartenant au gouvernement canadien étaient dans le service naval canadien au cours de la guerre. 2. Quels sont leurs noms. 3. Combien de navires affectés au travail du service naval canadien étaient loués ou nolisés pendant la période de guerre. 4. Quels sont leurs noms. Présentée le 15 avril 1920. *M. Deslauriers.* *Pas imprimée.*

VOLUME 10—*Suite*

118. Réponse à un ordre de la Chambre du 24 mars 1919, — Relevé montrant le nombre de peines commuées accordées par le ministère de la Justice, à des prisonniers condamnés à la peine capitale; où les crimes ont été commis, et des peines imposées après la commutation, pendant les quatre dernières années. Présentée le 15 avril 1920. *M. Casgrain.* *Pas imprimée.*

119. Réponse à un ordre de la Chambre du 10 mars 1920, — Relevé faisant voir: —
1. Combien de particuliers ont été destitués de l'Imprimerie nationale et du département des Impressions et de la Papeterie publiques, du 1er janvier 1919 au 1er janvier 1920. 2. Sur recommandation et rapport de qui les destitutions ont été faites. 3. Si l'Imprimeur du Roi ou son assistant ont recommandé que telle personne soit destituée. 4. Si le rapport de destitution était écrit. 5. Quelles étaient les qualités de la ou des personnes qui ont fait enquête sur les causes respectives de destitutions, et quelle enquête elle ou elles ont faite. Si les conclusions sont écrites. Présentée le 15 avril 1920. *M. Fripp* .... *Pas imprimée.*

120. Réponse à un ordre de la Chambre du 24 mars 1920, — Copie de tous documents, lettres télégrammes et autres correspondances entre les mains du gouvernement, concernant le transfert des sacs de dépêches des trains de la compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien aux trains du *Quebec, Montreal and Southern Railway Co.,* à la jonction d'Iberville et réciproquement, du mois de novembre 1917 au mois d'avril 1918. Présentée le 16 avril 1920. *M. Demers*....................................*Pas imprimée.*

121. Réponse à un ordre de la Chambre du 31 mars 1920, — Copie de tous télégrammes, papiers, lettres et correspondance touchant la demande en naturalisation du professeur F.-V. Ritchdorf, dit Frederick Edwards, 205 Scott Block, Winnipeg; aussi, copie de toute correspondance jusqu'aujourd'hui touchant la démission dudit F.-V. Ritchdorf, dit Frederick Edwards, du Secrétariat d'Etat, et en particulier de la correspondance avec le président du Conseil privé, le contrôleur McLean et M. A. Brophy, du Secrétariat. Présentée le 16 avril 1920. *M. Power*...............................*Pas imprimée.*

122. Réponse à un ordre de la Chambre du 22 mars 1920, — Etat indiquant: —
1. Combien de banques chartées il y avait au Canada en 1880. 2. Combien de banques chartées il y a au Canada actuellement. 3. Quels profits, d'après les états annuels, ont été faits par chacune des banques chartées dans les années 1911, 1912, 1913, 1914, 1915, 1916, 1917, 1918 et 1919. 4. Quelles taxes chacune d'elles a payées au Trésor fédéral pendant chaque année comme susdit. 5. Quelle somme, ne comportant pas l'intérêt sur les sommes empruntées, le gouvernement fédéral a payée à chacune des banques chartées dans chacune des années 1914, 1915, 1916, 1917, 1918 et 1919, pour services. 6. Quel est le capital payé de chaque banque et quelle est la réserve de chacune. Présentée le 16 avril 1920. *M. Ross*..........................*Pas imprimée.*

123. Réponse à un ordre du Sénat du 24 octobre 1920 pour la production d'une copie de toute correspondance des pièces, documents et télégrammes concernant l'amélioration de la condition des Sauvages et des Esquimaux habitant la côte orientale des baies de James et d'Hudson, entre la rivière East Main au sud et le détroit d'Hudson au nord, et indiquant ce qui a été accompli et ce qui se fait actuellement pour leur assurer des secours urgents, des soins médicaux, une administration judiciaire, un enseignement industriel, le respect des droits garantis par le traité relatif aux rennes, un prix raisonnable pour leurs fourrures, et tous autres avantages. *Le Sénat* *Pas imprimée.*

124. Réponse à un ordre de la Chambre du 15 avril 1920, — Tableau indiquant: —
1. Quelle était la valeur, en monnaie canadienne, de la livre sterling le 1er jour des mois de novembre et décembre 1914, le 1er de chaque mois en 1915, 1916, 1917 et 1918, et le 1er janvier et février 1919. 2. Pendant les années 1914, 1915, 1916, 1917 et 1918, si les officiers et soldats des F.E.C. ont été payés conformément aux taux de change courants des époques diverses où des paiements leur ont été faits; et dans la négative, à quel taux. 3. Ce qu'on a fait à ce sujet quant au paiement des soldats canadiens internés, et à quel taux leur solde a-t-elle été changée en monnaie des pays où ils étaient internés. Présentée le 19 avril 1920. *M. McMaster*........*Pas imprimée.*

125. Réponse à un ordre de la Chambre du 12 avril 1920, — Etat montrant: —
1. Combien, s'il en est, on a surpayé ou payé par inadvertance à même le fonds fédéral d'urgence pour le rétablissement des soldats dans la vie civile, à ceux qui n'avaient pas droit à ce fonds en vertu des règlements. 2. Combien on a recouvré de cette somme. 3. Combien de poursuites on a intentées pour ce recouvrement. 4. Quelle a été le jugement dans chaque cas. 5. Si le gouvernement se propose de prendre des mesures supplémentaires dans les cas de ce genre. Présentée le 19 avril 1920. *M. Chisholm* .... *Pas imprimée.*

126. Réponse à un ordre de la Chambre du 12 mai 1920, — Relevé indiquant: —
1. Si des poursuites ont été autorisées par le gouvernement contre des particuliers de la province de la Nouvelle-Ecosse, pour négligence de placer des timbres de guerre

VOLUME 10—*Suite*

du revenu sur les paquets de médecines brevetées (*proprietary*) avant la vente, comme l'exige la Loi sur le revenu de guerre 1915. 2. Quelles personne ou personnes ont été délégués pour intenter ces poursuites. 3. Combien de poursuites, s'il en est, ont été intentées. 4. Quels avocats le gouvernement a désignés pour les conduire. 5. Quelles sont les conditions de la nomination de ces avocats. 6. Quelle est la somme brute des amendes imposées. 7. Dans quels comtés de la Nouvelle-Ecosse ces poursuites ont été intentées. 8. Qui a recommandé la nomination de ces poursuivants et de ces avocats. Présentée le 19 avril 1920. *M. Sinclair* (Antigonish)....................*Pas imprimée.*

127. Copie d'un Arrêté du Conseil, C.P. 395, du 18 février 1920, touchant l'organisation d'une force aérienne en Canada. Présentée par l'honorable M. Sifton, le 19 avril 1920. *Pas imprimée.*

128. Réponse à un ordre de la Chambre du 19 avril 1920, — Relevé montrant: —

1. Dans quel but on a créé la Commission spéciale du commerce de la division transocéanique du ministère du Commerce, et comment doit-on atteindre ce but. 2. Qui la dirige et quels sont ses appointements. 3. Si l'on cherche la publicité des produits canadiens, qui a été nommé expert en publicité, et quels sont les appointements proposés à cette fin. 4. Quelles sommes annuelles ou autres le Canada paye au journal anglais appelé *Canada,* et quelles sommes à la *Gazette du Canada.* Présentée le 19 avril 1919. *M. McMaster*.. *Pas imprimée.*

129. Réponse à un ordre de la Chambre du 7 avril 1919, — Copie de toute correspondance échangée entre F. X. Gagnon, de Port-Daniel, Québec, et le département de la Justice touchant le tribunal d'exemption militaire qui a siégé à cet endroit. Présentée le 20 avril 1920. *M. Marcil* (Bonaventure)..................................*Pas imprimée.*

130. Réponse à un ordre de la Chambre du 29 septembre 1919, — Copie des contrats, lettres, télégrammes, plans, etc., échangés entre la Commission du Transcontinental ou le gouvernement et la cité de Québec, les différentes compagnies de transport, la Commission du port de Québec, ou toute autre personne, corporation ou compagnie, depuis 1910, jusqu'ici, touchant la construction d'une gare au marché Champlain, dans la cité de Québec, et la construction, dans ladite cité, de quais, docks, élévateurs, pour faciliter le transport des grains de l'Ouest, par voie du port de Québec. Présentée le 20 avril 1920. *M. Parent* .... *Pas imprimée.*

130*a*. Réponse à un ordre de la Chambre du 5 mai 1920, — Copie de tous documents, contrats et correspondance touchant les négociations faites entre la cité de Québec et le chemin de fer Transcontinental relativement à l'emplacement du marché Champlain, et aux quais et élévateur à grain projetés de la rive du Saint-Laurent, à Québec, Présentée le 18 mai 1920. *M. Power*..*Pas imprimée.*

131. Réponse à un ordre de la Chambre du 29 septembre 1919, — Copie de documents, lettres, plans, etc., soumis par la Commission du port de Québec depuis 1910, jusqu'ici touchant la construction de quais, docks, élévateurs, entrepôts frigorifiques et aménagements de tête de ligne dans le port de Québec pour le transport par eau et par terre. Présentée le 12 avril 1920. *M. Parent*......................................*Pas imprimée.*

132. Réponse à un ordre de la Chambre du 21 avril 1920, — Relevé indiquant: —

1. Quels sont les appointements minimum et maximum payés aux maîtres de poste. 2. Par quel mode ce minimum et ce maximum sont déterminés. 3. Si les maîtres de poste reçoivent un boni en raison de la vie chère. 4. Dans la négative, pourquoi. 5. Quels sont le minimum et le maximum des appointements payés aux facteurs ruraux. 6. Si le gouvernement a fixé un tarif militaire maximum applicable aux routes rurales des postes. 7. Comment on détermine les appointements des facteurs ruraux. 8. Si les facteurs ruraux reçoivent un boni en raison de la vie chère. 9. Dans la négative, pourquoi. 10. Quels sont le minimum et le maximum des salaires payés aux facteurs urbains. 11. Si les facteurs urbains reçoivent un boni. 12. Dans l'affirmative, combien. Présentée le 12 avril 1920. *M. Kennedy* (Glengarry)....................*Pas imprimée.*

133. Relevé montrant: —

1. Combien de personnes on emploie dans la province de Québec, relativement au travail de la Commission d'établissement des soldats. 2. Quels sont leurs noms et adresses postales. 3. Quels appointements ou rémunérations chacune reçoit. 4. Si quelques-uns de ces employés sont affectés à certains comtés. 5. Dans l'affirmative, quelles sont les personnes assignées aux différents comtés, et à quels comtés. Présenté le 26 avril 1920. *M. Tobin*..................................*Pas imprimé.*

134. Réponse à un ordre de la Chambre du 31 mars 1920, — Copie de tous télégrammes, lettres et autre correspondance échangés entre George Carvell, de la cité de Saint-Jean, anciennement agent des billets pour le chemin de fer National du Canada (ci-devant l'Intercolonial) dans la cité susdite, et tous autres particuliers au nom ou pour ledit George Carvell d'une part, et le ministre des Chemins de fer et Canaux, le sous-ministre, ou tout autre ministre du gouvernement, ou un gérant général, sous-gérant, surintendant ou autre fonctionnaire du chemin de fer national du Canada d'autre part, touchant la des-

VOLUME 10—*Suite*

titution dudit George Carvell à titre d'employé de ce chemin de fer, le 30 avril 1917, et la requête dudit George Carvell demandant une enquête sous serment devant un tribunal indépendant sur les causes de sa destitution et le refus de l'administration du chemin de fer de lui accorder l'enquête demandée. Présentée le 27 avril 1920. *M. Copp.* *Pas imprimée.*

135. Réponse à un ordre de la Chambre du 22 mars 1920, — Copie de tous documents, lettres, télégrammes et autre correspondance actuellement aux mains du gouvernement, concernant le chemin de fer projeté entre Saint-Camille, comté de Bellechasse, et Cabano, comté de Témiscouata. Présentée le 27 avril 1920. *M. Fafard*...........*Pas imprimée.*

136. Réponse à un ordre de la Chambre du 22 mars 1920, — Relevé indiquant, — Copie du rapport fait par la Commission des chemins de fer sur la requête faite par le Pacifique-Canadien et le Grand-Tronc, en leur nom et au nom d'autres compagnies qui voiturent les dépêches de Sa Majesté au Canada, et demandant que des tarifs justes et raisonnables soient fixés par la Commission pour le transport des dépêches, conformément au renvoi de l'affaire à la Commission par le décret de l'exécutif C.P. n° 617 du 7 mars 1917, pour statuer sur l'exactitude ou l'inexactitude des prétentions des compagnies qui tenaient ces tarifs insuffisants, et pour déterminer, en conséquence de la preuve que le ministère des Postes et les compagnies de chemins de fer intéressées devaient soumettre, ce qui constituerait un tarif juste en paiement du service donné, au cas où les tarifs actuels seraient jugés insuffisants. Aussi, copie de toute correspondance échangée entre des membres du gouvernement ou ses fonctionnaires et la Commission des Chemins de fer ou ses fonctionnaires, relativement au rapport ci-dessus. Présentée le 27 avril 1920. *M. Bureau*........................*Pas imprimée.*

136*a*. Réponse à un ordre du Sénat pour la production: 1. Des témoignages rendus à des pièces déposées devant la Commission fédérale des chemins de fer, aux séances tenues à Ottawa les 3 octobre 1911, 7 novembre 1911 et 18 mars 1919, relativement aux tarifs de transport des marchandises et à toutes autres questions soumises à la Commission auxdites dates. 2. D'une copie du rapport que ladite Commission a présenté au gouvernement à la suite desdites enquêtes. 3. D'une copie du contrat ou des contrats de tarif postal en vigueur entre le gouvernement et les compagnies de chemin de fer pour le service des colis postaux, y compris un état ou une copie des taux exigés par les chemins de fer nationaux. 4. D'une copie du rapport que la Commission fédérale des chemins de fer a fait au gouvernement sur les contrats entre le gouvernement et les compagnies de chemin de fer relativement aux tarifs du service postal. 5. Ledit rapport indique-t-il (ou le gouvernement sait-il) que les taux fixés et payés sont inférieurs à ce qu'il en coûte aux compagnies de chemin de fer pour effectuer ce service? 6. Quelle est la quantité de matières postales transportée annuellement par colis postaux. 7. Quelle est la part qui provient des maisons de commerce faisant des affaires par la poste, en spécifiant les quantités pour chaque province. 8. Quel tarif fait-on (*a*) au public, et (*b*) aux maisons de commerce faisant des affaires par la poste, pour les colis postaux. 9. Ces tarifs couvrent-ils pleinement les frais de transport. Dans la négative, quel est le chiffre de perte. 10. S'il y a perte, comment y est-il pourvu. 11. Le gouvernement se propose-t-il de changer le tarif des colis postaux. Dans l'affirmative, quel sera ce changement. *Le Sénat*..................*Pas imprimée.*

137. Réponse à un ordre de la Chambre du 12 avril 1920, — Etat indiquant, à la fin de l'exercice 1919 et de chacun des exercices subséquents, les actifs totaux du Canada, les sommes reçues chaque année comme intérêt ou autre revenu de ces actifs, et le taux de l'intérêt ou autre revenu encaissé dans chaque exercice. Présentée le 28 avril. *M. Fielding* ....*Pas imprimée.*

138. Réponse à un ordre de la Chambre du 10 mars 1920, — Relevé faisant voir: —
1. Quel est le montant total des soumissions qui ont été payées aux courtiers sur le dernier emprunt national. 2. Quel est le montant, en détail, qui a été payé à chacun de ces courtiers. 3. S'il y a des comptes de ces courtiers qui n'ont pas encore été payés. 4. Dans l'affirmative, quels sont ces comptes, et pour quelle raison ils n'ont pas été payés. Présentée le 28 avril 1920. *M. Archambault*...............*Pas imprimée.*

139. Réponse à un ordre de la Chambre du 28 avril 1920, — Relevé indiquant: —
1. Quels sont les noms des soi-disant experts employés par la *Arthur Young Co.*, pour classifier les fonctionnaires des divers départements, et quels département ou départements chaque expert a classifiés. 2. Quels sont l'âge, la nationalité, les aptitudes d'éducation et de pratique, y compris les fonctions antérieurement remplies, de chacun de ces experts, relativement au travail de classification. 3. (*a*) Combien coûtent au gouvernement les services de chacun de ces experts, et (*b*) combien coûtent à la *Arthur Young Co.*, les services de chacun de ces experts. S'ils ont été payés en argent canadien ou américain. 4. Combien de sous-ministres ont approuvé la classification de leur département. 5. Si la *Arthur Young Co.* paye un impôt d'affaires ou sur le revenu au Canada. 6. Au cas de divergence d'opinions touchant la classification, entre les soi-disant experts et la Commission du Service civil, quelle opinion prévaut. Présentée le 28 avril 1920.. *Pas imprimée.*

VOLUME 10—*Suite*

140. Réponse à un ordre de la Chambre du 14 avril 1920,—Copie de tous rapports, lettres, pétitions ou documents se rapportant à des réclamations pour dommages en faveur de victimes innocentes qui, durant la soi-disant émeute de Québec en 1918, ont été ou tuées ou blessées par les soldats de Sa Majesté. Présentée le 29 avril 1920. *M. Parent.* *Pas imprimée.*

141. Réponse à un ordre du Sénat du 18 avril 1918,—Etat montrant:—

Les montants payés chaque année depuis 1900 inclusivement, pour (*a*) le rapport sténographique, (*b*) la traduction, (*c*) la transcription dactylographique, et (*d*) l'impression des procédures des comités du Parlement, des Commission d'enquête et de toutes autres enquêtes faites par le gouvernement ou par l'un de ses départements, ou en leur nom, en anglais et en français respectivement, avec le nom des personnes auxquelles ces versements ont été effectués relativement aux services (*a*), (*b*) et (*c*), le montant payé à chacune d'elles à titre de salaire ou d'autres compensation, ainsi qu'en frais de voyage et de subsistance. *Le Sénat*....................*Pas imprimée.*

142. Réponse à un ordre du Sénat du 16 avril 1918,—Etat relatif au rapport du Sénat (n° 7, 23 août 1917, au sujet du 78e régiment écossais du comté de Pictou, Nouvelle-Ecosse, indiquant:—

1. (*a*) Les noms des officiers mentionnés dans ledit rapport qui, depuis que ce rapport a été dressé, ont fait du service au front avec les troupes d'outre-mer. (*b*) Dans quelle unité et à quelle date chacun de ces officiers a ainsi servi. (*c*) Le nombre de ces officiers qui furent tués ou blessés, et quand ils le furent. 2. La situation dans les troupes d'outre-mer, de chacun des officiers que ce rapport mentionne, sa liaison et son grade à l'heure actuelle. *Le Sénat*..........................*Pas imprimée.*

143. Copie de la déclaration du conseil suprême de la conférence de la Paix sur les conditions économiques du monde. *Le Sénat*..............................*Pas imprimée.*

144. Réponse à un ordre de la Chambre du 3 mai 1920,—Relevé indiquant:—

1. Si le gouvernement paye les dépenses d'un bureau à Toronto, pour M. A.-V. White, ingénieur consultant de la Commission de conservation. 2. Dans l'affirmative, quelles dépenses il a payées en 1919-20, y compris le loyer, les salaires des assistants et les frais de déplacement. 3. Quelle est la parenté, s'il en est, de ce M. A.-V. White, avec M. James White, sous-chef de la Commission de conservation. 4. Si d'autres parents de ce sous-chef ont été employés par la Commission de conservation dans le dernier exercice, quels sont leurs noms, quelles étaient leurs fonctions et quels appointements touchaient-ils. 5. Si le gouvernement a pour pratique d'entretenir des bureaux pour tous les ingénieurs consultants. 6. Si le gouvernement se propose de continuer à payer les dépenses du Bureau de Toronto pour ce M. A.-V. White. 7. Si ledit A.-V. White travaillait pour le département des Travaux publics, en quelle année il travaillait en dernier lieu, et quels étaient ses appointements. 8. Selon quel tarif de salaire il est payé par la Commission de conservation pour l'exercice 1920-21. 9. Quels rapports de A.-V. White la Commission de conservation a publiés, en dehors des rapports sur l'état de l'hydraulique et de l'hydro-électrique. 10. Si ledit A.-V. White a le degré d'ingénieur électricien d'une université reconnue. 11. Qui est ingénieur hydro-électricien de la Commission de conservation. 12. Quel degré il a, et quelle expérience il a acquise. 13. Quels sont ses appointements annuels. Présentée le 3 mai 1920. *M. Casgrain*.......................................*Pas imprimée.*

145. Réponse à un ordre de la Chambre du 3 mai 1920,—Tableau montrant:—

1. Combien de fermes dans chaque comté de la province de Québec ont été achetées par les soldats rapatriés sous l'empire de la Loi d'établissement des soldats. 2. Quels sont les noms des acheteurs et vendeurs de ces fermes. 3. Quel prix on a payé chacune de ces fermes. 4. Qui a visité au nom du gouvernement chacune de ces fermes. 5. Quelle assistance le gouvernement a donnée pour chacun de ces achats. Présentée le 3 mai 1920. *M. Tobin*..................................*Pas imprimée.*

146. Réponse à un ordre de la Chambre du 19 avril 1920,—Relevé indiquant:—

1. Si le gouvernement a fait des impressions en dehors de l'Imprimerie nationale, pendant les années 1918-1919. 2. Dans l'affirmative, par qui ces impressions ont été faites. 3. A quel endroit demeurent les personnes qui ont fait ces impressions. 4. Quel montant a été payé à chacune d'elles en 1918-1919. Présentée le 4 mai 1920. *M. Deschênes*..*Pas imprimée.*

147. Réponse à un ordre de la Chambre du 19 avril 1920,—Etat indiquant:—

1. Quels montants ou crédits ont été prêtés ou accordés par le gouvernement du Canada, (*a*) à la Grèce, (*b*) à la Roumanie. 2. A quelles dates ces montants ou crédits ont été prêtés ou accordés (*a*) à la Grèce, (*b*) à la Roumanie. 3. La nature des marchandises achetées par le gouvernement du Canada et chargées dans chaque cas (*a*) à la Grèce, (*b*) à la Roumanie. 4. Les noms des corporations commerciales ou personnes de qui ces marchandises ont été achetées, précisant: (*a*) la nature des marchandises dans chaque cas, (*b*) les montants payés par le gouvernement à ces corporations ou personnes dans chaque cas, ainsi que la date des paiements. Présentée le 5 mai 1920. *M. Archambault*.................................*Pas imprimée.*

VOLUME 10—*Suite*

148. Réponse à un ordre de la Chambre du 10 mars 1920,—Copie de tous télégrammes, pétitions, lettres et documents de toutes sortes envoyés au ministère des Postes et se rapportant de quelque manière aux routes et service de la poste entre Mabou, N.-E., et Whycocomagh, N.-E. Présentée le 5 mai 1920. *M. Archambault*....*Pas imprimée.*

149. Réponse à un ordre de la Chambre du 31 mars 1920,—Copie de toute correspondance, rapports et autres documents, se rapportant d'une façon quelconque au changement d'emplacement pour le bureau de poste de Beatonville, comté de Inverness, N.-E. Présentée le 5 mai 1920. *M. Chisholm*..............................*Pas imprimée.*

150. Réponse à un ordre de la Chambre du 6 mai 1920,—Etat indiquant:—
1. Combien de personnes sont employées dans le personnel de la Commission du Service civil. 2. Quels sont leurs noms. 3. Quels sont leurs appointements respectifs. Présentée le 6 mai 1920. *M. Hocken*..........................*Pas imprimée.*

151. Réponse à un ordre de la Chambre du 26 avril 1920,—Etat indiquant le total des gallons de liqueurs spiritueuses importées au Canada pendant les années 1913, 1914, 1915, 1916, 1917, 1918 et 1919; et la valeur en argent de ces importations pour les mêmes années. Présentée le 10 mars 1920. *M. Archambault*...........*Pas imprimée.*

152. Réponse à un ordre de la Chambre du 3 mai 1920,—Copie de tous rapports et correspondance touchant et ayant déterminé le renvoi de M. Elisée Parent (Dossier 111085), inspecteur du Revenu de l'Intérieur, destitué le 6 septembre 1916. Présentée le 10 mars 1920. *M. Rinfret*..*Pas imprimée.*

152*a*. Réponse supplémentaire à un ordre de la Chambre du 3 mai 1920,—Copie de tous rapports et correspondance touchant et ayant déterminé le renvoi de M. Elisée Parent (Dossier 111085), inspecteur du Revenu de l'Intérieur, destitué le 6 septembre 1916. Présentée le 17 mai 1920. *M. Rinfret*..............................*Pas imprimée.*

153. Réponse à un ordre de la Chambre du 10 mars 1920,—Copie de tous documents, correspondance échangés entre le gouvernement fédéral ou l'un de ses membres, et la *Dominion Manufacturers Association* ou un manufacturier quelconque, touchant les appels des jugements de la Cour suprême et des autres cours sur la validité de certaines lois fédérales ou provinciales et patentes provinciales en vertu desquelles le gouvernement fédéral a entrepris de donner aide financière à ces manufacturiers pour les appels susdits, comme le démontre le *Financial Times,* de Montréal, en date du 21 février 1920. Présentée le 10 mai 1920. *M. Devlin*....................*Pas imprimée.*

154. Réponse à un ordre de la Chambre du 19 avril 1920,—Tableau indiquant:—
1. Quel est le nombre des traducteurs employés par le Sénat, la Chambre des Communes et les différents ministères du gouvernement, et combien sont employés dans chacun de ces départements. 2. Combien ont un emploi permanent. 3. Combien ont un emploi pendant la session seulement. 4. Combien coûte annuellement le service de traduction. 5. A-t-on fait faire de la traduction officielle en dehors d'Ottawa pendant l'exercice financier terminé le 31 mars 1919. 6. Dans l'affirmative, dans combien de cas, et quel tarif par page imprimée a-t-on payé pour cette traduction. Présentée le 10 mai 1920. *M. Hocken*..*Pas imprimée.*

155. Réponse à un ordre de la Chambre du 5 mai 1920,—Copie d'une lettre du *Board of Trade* de Québec au ministre du Commerce, en date du 24 octobre 1919, touchant le nouveau programme adopté par les paquebots-postes océaniques de ne pas arrêter à Québec à leur voyage sortant; et copie de la réponse à cette lettre. Présentée le 10 mai 1920. *M. Lapointe*..*Pas imprimée.*

156. Réponse à un ordre de la Chambre du 29 avril 1920,—Relevé montrant:—
1. Quels sont les noms de chaque fonctionnaire et commis de la Division des Pêcheries à Ottawa qui doit recevoir des appointements de $1,800 et plus pendant l'exercice 1920-21. 2. Quels étaient les appointements de ces mêmes fonctionnaires et commis pendant les exercices 1916-17, 1917-18, 1918-19 et 1919-20. 3. Quels sont le minimum et le maximum des appointements de chacun des fonctionnaires et commis, tels qu'ils sont maintenant fixés par les experts en classification de la Commission du Service civil. 4. Quels seront les appointements de chacun de ces fonctionnaires et commis pendant l'exercice 1920-21. 5. Quelle expérience pratique ou relation directe, s'il en est, chacun de ces fonctionnaires et commis avait quant à l'industrie de la pêche, quelle est la nature de cette expérience et de cette relation, et combien d'années elles embrassent. 6. Quelles fonctions chacun de ces fonctionnaires et commis qui n'a eu aucune expérience pratique ou relation directe en fait de pêcheries exerçait ou quels devoirs il accomplissait avant d'entrer au service de la Division des Pêcheries. 7. Quels sont actuellement les devoirs et responsabilités de chacun de ces fonctionnaires et commis. Présentée le 10 mai 1920. *M. Duff*......*Pas imprimée.*

VOLUME 10—*Suite*

157. Réponse à un ordre de la Chambre du 3 mai 1920,—Copie de tous télégrammes, lettres, correspondance et autres documents échangés entre le docteur L.-W. McNutt, de Vancouver, C.-B., et le ministère du Rétablissement des Soldats dans la vie civile; entre sir Robert Borden et le directeur des services de santé du ministère du Rétablissement des Soldats, touchant une réclamation dudit docteur McNutt pour une somme de $2,590.72 contre le ministère susdit, et touchant aussi la démission ou le renvoi dudit docteur McNutt dans le ministère en question. Présentée le 11 mai 1920. *M. Power.* *Pas imprimée.*

158. Réponse à un ordre de la Chambre du 17 mars 1920,—Relevé indiquant:—
1. Combien il y a de fonctionnaires employés dans le service intérieur du ministère du Travail. 2. Combien il y a d'hommes. 3. Combien de femmes. 4. Combien de français. 5. Combien de françaises. 6. Combien de protestants. 7. Combien de protestantes. Présentée le 11 mai 1920. *M. Hocken*....*Pas imprimée.*

158*a*. Réponse à un ordre de la Chambre du 17 mars 1920,—Relevé indiquant:—
1. Combien il y a de fonctionnaires dans le service intérieur du ministère des Postes. 2. Combien il y a d'hommes. 3. Combien de femmes. 4. Combien de français. 5. Combien de françaises. 6. Combien de protestants. 7. Combien de protestantes. Présentée le 11 mai 1920. *M. Hocken*....*Pas imprimée.*

158*b*. Réponse à un ordre de la Chambre du 17 mars 1920,—Relevé indiquant:—
1. Combien il y a de fonctionnaires employés dans le service intérieur du ministère du Secrétariat d'Etat, y compris l'Imprimerie de l'Etat. 2. Combien il y a d'hommes. 3. Combien de femmes. 4. Combien de français. 5. Combien de françaises. 6. Combien de Protestants. 7. Combien de protestantes. Présentée le 11 mai 1920. *M. Hocken.* *Pas imprimée.*

158*c*. Réponse à un ordre de la Chambre du 12 avril 1920,—Tableau faisant voir:—
1. Combien de personnes sont employées à la Commission du Service civil. 2. Combien il y a d'hommes. 3. Combien de femmes. 4. Combien de français. 5. Combien de françaises. 6. Combien de protestants. 7. Combien de protestantes. Présentée le 11 mai 1920. *M. Hocken*.... *Pas imprimée.*

158*d*. Réponse à un ordre de la Chambre du 17 mars 1920,—Relevé indiquant:—
1. Combien il y a de fonctionnaires employés dans le service intérieur du ministère de l'Intérieur. 2. Combien il y a d'hommes. 3. Combien de femmes. 4. Combien de français. 5. Combien de françaises. 6. Combien de protestants. 7. Combien de protestantes. Présentée le 11 mai 1920 ....*Pas imprimée.*

158e. Réponse à un ordre de la Chambre du 17 mars 1920,—Relevé indiquant:—
1. Combien il y a de fonctionnaires employés dans le service intérieur du ministère de la Marine et des Pêcheries. 2. Combien il y a d'hommes. 3. Combien de femmes. 4. Combien de français. 5. Combien de françaises. 6. Combien de protestants. 7. Combien de protestantes. Présentée le 11 mai 1920. *M. Hocken*....*Pas imprimée.*

158*f*. Réponse à un ordre de la Chambre du 22 mars 1920,—Tableau indiquant:—
1. Combien de fonctionnaires sont dans le service intérieur du ministère des Finances, y compris la division des assurances. 2. Combien il y a d'hommes. 3. Combien de femmes. 4. Combien de français. 5. Combien de françaises. 6. Combien de protestants. 7. Combien de protestantes. Présentée le 11 mai 1920. *M. Hocken.* *Pas imprimée.*

158*g*. Réponse à un ordre de la Chambre du 17 mars 1920,—Relevé indiquant:—
1. Combien il y a de fonctionnaires employés dans le service intérieur du ministère du Commerce. 2. Combien il y a d'hommes. 3. Combien de femmes. 4. Combien de français. 5. Combien de françaises. 6. Combien de protestants. 7. Combien de protestantes. Présentée le 11 mai 1920. *M. Hocken*....*Pas imprimée.*

158*h*. Réponse à un ordre de la Chambre du 17 mars 1920,—Relevé indiquant:—
1. Combien il y a de fonctionnaires dans le service intérieur du ministère de la Milice. 2. Combien il y a d'hommes. 3. Combien de femmes. 4. Combien de français. 5. Combien de françaises. 6. Combien de protestants. 7. Combien de protestantes. Présentée le 17 mai 1920. *M. Hocken*....*Pas imprimée.*

159. Réponse à un ordre de la Chambre du 26 avril 1920.—Relevé faisant voir:—
1. Quelles institution sont actuellement sous la juridiction et l'administration du ministère du Rétablissement des Soldats dans la vie civile. 2. Combien il y a de patients dans chacune de ces institutions. 3. Combien il y a d'employés dans chacune de ces institutions. 4. Combien coûte chaque année chacune de ces institutions. Présentée le 12 mai 1920. *M. Pardee*....*Pas imprimée.*

160. Cinquième rapport annuel du bureau des directeurs du réseau du chemin de fer du *Canadian Northern,* pour l'année expirée le 31 décembre 1919. Présenté par l'honorable M. Reid, le 12 mai 1920
Imprimée pour les documents parlementaires seulement.

VOLUME 10—*Suite*

161. Premier rapport annuel du Bureau des directeurs de la Marine Marchande du Canada, Limitée. Présenté par l'honorable M. Reid, le 12 mai 1920.
Imprimé pour les documents parlementaires seulement.

162. Réponse à un ordre de la Chambre du 12 mai 1920, — Relevé indiquant: —
1. Quelles ventes de fournitures militaires et autres la Commission des achats de guerre a faites dans chacune des années 1917, 1918 et 1919, et quelles sommes elle a retirées de ces fournitures pour chacune des années susdites. 2. Si ces fournitures ont été vendues par soumissions, par annonce ou à l'enchère. 3. Comment on a vendu les fournitures militaires, y compris les carpettes, meubles, etc., du camp Borden, quels ont été les acheteurs, et quels prix on a reçus, pour chacun des objets vendus. Présentée le 14 mai 1920. *M. Ross*..................................*Pas imprimée.*

163. Réponse à un ordre de la Chambre du 19 avril 1920, — Copie de tous papiers, lettres et correspondance échangés entre le ministère de la Justice ou l'un de ses fonctionnaires et la Commission du Service civil ou l'un de ses membres, touchant la promotion du secrétaire du sous-ministre de la Justice, en 1919 et 1920. Présentée le 14 mai 1920. *M. Cahill*.. *Pas imprimée.*

164. Réponse à un ordre de la Chambre du 24 mars 1920, — Copie de tous télégrammes et correspondances échangés entre le gouvernement fédéral et le gouvernement de l'Alberta, touchant l'irrigation en Alberta, et plus particulièrement dans le district septentrional d'irrigation de Lethbridge. Présentée le 17 mai 1920. *M. Buchanan*
Pas imprimée.

165. Réponse à un ordre de la Chambre du 5 mai 1920, — Tableau montrant: — Quels sont les noms des particuliers qui ont subi avec succès les examens du Service civil pour la province de l'Ile du Prince-Edouard en 1917, 1918 et 1919, indiquant (*a*) la classe pour laquelle ils ont subi l'examen; (*b*) le nombre des points obtenus par chacun; (*c*) les soldats rapatriés; (*d*) ceux qui ont été nommés, avec le titre de leurs fonctions Présentée le 17 mai 1920. *M. Sinclair* (I.P.-E.......................*Pas imprimée.*

166. Réponse à un ordre de la Chambre du 12 avril 1920,—Relevé indiquant:—
1. Combien de commissions d'enquête sur le service ont été nommés depuis le 1er janvier 1895. 2. Quels sont les dates de nomination de chacune d'elles, le nombre des commissaires nommés dans chaque cas, leurs noms et leur adresse postale d'alors, à domicile. 3. Combien de temps chaque commission a donné à son enquête, et combien on lui a payé. 4. S'il y a une commission ou un membre d'une commission passée ou présente, occupé actuellement à une enquête sur le service public ou à un classement des fonctionnaires, en dehors de la Commission régulière du Service civil, dont l'honorable M. Roche est président. 5. Combien le gouvernement a payé à des commissions de classement du service public, du 1er janvier 1916 au 15 mars 1920, inclusivement. et quels sont les noms des commissaires, les sommes payées à chacun d'eux, et la date de ces paiements. Présentée le 17 mai 1920. *M. McKenzie*..........*Pas imprimée.*

167. Réponse à un ordre de la Chambre du 17 mai 1920,—Tableau montrant:—
1. Combien de femmes dont les maris n'ont pas fait de service dans l'armée expéditionnaire canadienne reçoivent des appointements des ministères du gouvernement à à Ottawa. 2. S'il est vrai que le ministère de l'Immigration emploie une femme au salaire de $300 par mois. 3. Si cette femme est la mère ou l'épouse d'un soldat rapatrié, et si on a tenté, lors de sa nomination, de retenir les services d'une veuve ou d'une dépendante de guerre. 4. Si le mari de cette femme est à l'emploi du gouvernement ou d'un gouvernement provincial. 5. S'il est vrai que les filles de plusieurs chefs de divisions sont à l'emploi de leurs pères, dans le service du gouvernement, et que dans plusieurs de ces cas ces jeunes filles remplissent des fonctions qui pourraient fort bien être remplies par des hommes qui ont reçu du ministère du Rétablissement des Soldats dans la vie civile leur préparation aux fonctions du service public, mais qui ne peuvent trouver d'emploi. Présentée le 19 mai 1920. *M. Andrews*....*Pas imprimée.*

168. Copie d'un arrêté du conseil, C.P. 1595, du 31 juillet 1919: Nomination du comité spécial de l'Emprunt de la Victoire concernant la stabilisation de l'Emprunt de la Victoire de 1917. Présentée par sir George Foster, le 20 mai 1920..............*Pas imprimée.*

169. Rapport soumis par le conservateur du bureau des Archives canadiennes de guerre, à Londres, au très honorable sir Robert L. Borden, G.C.M.G., M.P., premier ministre du Canada; et à l'honorable sir Edward Kemp, C.C.M.G., ministre d'outre-mer des Forces militaires canadiennes, 1916-1919, dans lequel est inclus un rapport du comité exécutif du Fonds canadien des monuments de guerre. Présenté par sir Robert Borden le 20 mai 1920..*Pas imprimé.*

170. Réponse à un ordre de la Chambre du 19 mai 1920, — Tableau indiquant: —
1. Combien de personnes sont employées au ministère des Affaires indiennes, à Ottawa. 2. Quels sont leurs noms et les appointements qu'ils reçoivent. Présentée le 21 mai 1920. *M. Hocken*..*Pas imprimée.*

170*a*. Réponse à un ordre de la Chambre du 19 mai 1920, — Tableau indiquant: —
1. Combien de personnes sont employées au ministère du Travail, à Ottawa. 2. Quels sont leurs noms et les appointements qu'ils reçoivent. Présentée le 21 mai. *M. Hocken*.. *Pas imprimée.*

VOLUME 10—*Suite*

170*b*. Réponse à un ordre de la Chambre du 19 mai 1920, — Tableau indiquant:— 1. Combien de personnes sont employées au ministère de la Marine, à Ottawa. 2. Quels sont leurs noms et les appointements qu'ils reçoivent. Présentée le 21 mai 1920. *M. Hocken*.......... *Pas imprimée.*

170*c*. Réponse à un ordre de la Chambre du 19 mai 1920, — Tableau indiquant: — 1. Combien de personnes sont employées au département des Archives publiques, à Ottawa. 2. Quels sont leurs noms et les appointements qu'ils reçoivent. Présentée le 26 mai 1920. *M. Hocken*..........*Pas imprimée.*

170*d*. Réponse à un ordre de la Chambre du 19 mai 1920, — Tableau indiquant: — 1. Combien de personnes sont employées au ministère du Commerce, à Ottawa. 2. Quels sont leurs noms et les appointements qu'ils reçoivent. Présentée le 26 mai 1920. *M. Hocken*..........*Pas imprimée.*

170*e*. Réponse à un ordre de la Chambre du 19 mai 1920, — Tableau indiquant: — 1. Combien de personnes sont employées au ministère du Secrétaire d'État, à Ottawa. 2. Quels sont leurs noms et les appointements qu'ils reçoivent. Présentée le 31 mai 1920. *M. Hocken*..........*Pas imprimée.*

170*f*. Réponse à un ordre de la Chambre du 19 mai 1920, — Tableau indiquant: — 1. Combien de personnes sont employées au ministère des Mines, à Ottawa. 2. Quels sont leurs noms et les appointements qu'ils reçoivent. Présentée le 31 mai 1920. *M. Hocken*.......... *Pas imprimée.*

170*g*. Réponse à un ordre de la Chambre du 19 mai 1920, — Tableau indiquant: — 1. Combien de personnes sont employées au ministère du Service Naval, à Ottawa. 2. Quels sont leurs noms et les appointements qu'ils reçoivent. Présentée le 31 mai 1920. *M. Hocken*..........*Pas imprimée.*

170*h*. Réponse à un ordre de la Chambre du 19 mai 1920, — Tableau indiquant: — 1. Combien de personnes sont employées au ministère de la Justice, à Ottawa. 2. Quels sont leurs noms et les appointements qu'ils reçoivent. Présentée le 31 mai 1920. *M. Hocken*..........*Pas imprimée.*

170*i*. Réponse à un ordre de la Chambre du 19 mai 1920, — Tableau indiquant: — 1. Combien de personnes sont employées au ministère de l'Intérieur, à Ottawa, 2. Quels sont leurs noms et les appointements qu'ils reçoivent. Présentée le 2 juin 1920. *M. Hocken* ....*Pas imprimée.*

170*j*. Réponse à un ordre de la Chambre du 19 mai 1920, — Tableau indiquant: — 1. Combien de personnes sont employées au ministère des Chemins de fer et Canaux, à Ottawa. 2. Quels sont leurs noms et les appointements qu'ils reçoivent. Présentée le 8 juin 1920. *M. Hocken*..........*Pas imprimée.*

170*k*. Réponse à un ordre de la Chambre du 19 mai 1920, — Tableau indiquant: — 1. Combien de personnes sont employées au ministère des Travaux publics, à Ottawa. 2. Quels sont leurs noms et les appointements qu'ils reçoivent. Présentée le 10 juin 1920. *M. Hocken*..........*Pas imprimée.*

170l. Réponse à un ordre de la Chambre du 19 mai 1920, — Tableau indiquant: — 1. Combien de personnes sont employées au ministère du Rétablissement des Soldats dans la vie civile, à Ottawa. 2. Quels sont leurs noms et les appointements qu'ils reçoivent. Présentée le 14 juin 1920. *M. Hocken*..........*Pas imprimée.*

170*m*. Réponse à un ordre de la Chambre du 19 mai 1920, — Tableau indiquant: — 1. Combien de personnes sont employées au département des Impressions publiques. 2. Quels sont leurs noms et les appointements qu'ils reçoivent. Présentée le 17 juin 1920. *M. Hocken*..........*Pas imprimée.*

170*n*. Réponse à un ordre de la Chambre du 19 mai 1920, — Tableau indiquant: — 1. Combien de personnes sont employées au ministère de la Santé. 2. Quels sont leurs noms et les appointements qu'ils reçoivent. Présentée le 17 juin 1920. *M. Hocken.* *Pas imprimée.*

170*o*. Réponse à un ordre de la Chambre du 19 mai 1920, — Tableau indiquant: — 1. Combien de personnes sont employées au ministère des Postes, à Ottawa. 2. Quels sont leurs noms et les appointements qu'ils reçoivent. Présentée le 18 juin 1920. *M. Hocken* ....*Pas imprimée.*

171. Réponse à un ordre de la Chambre du 5 mai 1920, — Copie d'une lettre signée par vingt deux sénateurs et députés aux Communes représentant la province de l'Alberta, de la Saskatchewan et du Manitoba, et adressée à sir Robert Borden, premier ministre du Canada, en date de septembre 1919, recommandant l'expédition du grain par rail *via* Québec; aussi copie de la réponse à cette lettre, ainsi que les lettres envoyées par J.-T. Ross, président du *Board of Trade* de Québec, au ministre des Chemins de fer et Canaux dans les mois de janvier et février 1920, touchant l'exportation du blé *via* Québec, et des lettres du ministre des Chemins de fer et Canaux en réponse à celles-ci. Présentée le 21 mai 1920. *M. Lapointe*..........*Pas imprimée.*

172. Réponse à un ordre de la Chambre du 19 mai 1920, — Relevé faisant voir: — 1. Quels sont les éditeurs de la *Montreal Gazette.* 2. Quelles sommes le gouvernement fédéral a payées à la *Montreal Gazette Publishing Company,* dans chacun des cinq derniers exercices financiers pour (*a*) annonces, et (*b*) ouvrages de ville. Présentée le 21 mai 1920. *M. Edwards*..........*Pas imprimée.*

VOLUME 10—*Suite*

173. Réponse à un ordre de la Chambre du 7 avril 1920,—Copie de toutes correspondances, lettres et requêtes venant des citoyens du district de Saguenay et autres personnes relativement à une subvention du ministère du Commerce dans le but d'obtenir qu'un bateau à vapeur fasse un service régulier entre Sainte-Catherine et Tadoussac. Présentée le 21 mai 1920. *M. Savard*..........*Pas imprimée.*

174. Réponse à un ordre de la Chambre du 19 mars 1919,—Etat indiquant les noms et adresses postales de tous les maîtres de poste nommés dans la province de la Nouvelle-Ecosse depuis le 1er juillet 1917, ainsi que copie de toute correspondance du ministère des Postes ou de la Commission du Service civil relativement à ces nominations. Présentée le 26 mai 1920. *M. Sinclair* (Antigonish)..........*Pas imprimée.*

175. Réponse à un ordre de la Chambre du 3 mai 1920,—Copie des actes des prêts de vingt-cinq millions de dollars et de trente-cinq millions de dollars, consentis par le gouvernement du Canada à la compagnie de chemin de fer Canadian-Northern, en 1918 et 1919. Présentée le 26 mai 1920. *M. Papineau*..........*Pas imprimée.*

176. Réponse à l'ordre du Sénat du 4 courant, pour la production d'un rapport de toute correspondance qui peut avoir été échangée entre le Dominion et l'Amirauté britannique et la mission navale aux Indes, en 1919-20, et pour la production d'une liste des actionnaires, officiers et directeurs de l'*Imperial Oil Company*. *Le Sénat.* *Pas imprimée.*

177. Réponse à un ordre du Sénat du 5 courant, pour la production d'une copie des contrats conclus entre un ministère ou des ministères du gouvernement et les propriétaires du vapeur *Lady Evelyn*, relativement au transport des malles, des passagers et des marchandises entre Pictou, Souris et les Iles de la Madeleine, ainsi que d'une copie des tarifs établis pour ces services, si ces tarifs sont en possessions du gouvernement. *Le Sénat*..........*Pas imprimée.*

178. Réponse à un ordre de la Chambre du 10 mai 1920,—Relevé faisant voir:—

1. Si les inspecteurs que le Bureau des commissaires des grains a affectés aux élévateurs-termini ont pleine autorité pour inspecter le grain, comme le veut la Loi du Canada sur les grains. 2. Dans la négative, pourquoi. 3. Dans l'affirmative, si ces inspecteurs donnent les certificats requis d'inspection, portant leur signature, comme preuve de l'inspection. 4. Si l'inspecteur en chef ou son assistant qui a charge des élévateurs-termini est autorisé à changer cette inspection sans le consentement de l'inspecteur directement affecté à un élévateur-terminus. 5. Dans l'affirmative, si la Loi du Canada sur les grains approuve cette coutume. 7. Si l'inspecteur en chef ou un de ses assistants signe en blanc les certificats d'inspection d'entrée ou de sortie, qu'un commis remplit ensuite. 7. Si l'inspecteur en chef ou un de ses assistants signe en blanc les certificats d'inspection de l'Ouest, qui sont ensuite remplis par un fonctionnaire du district Est d'inspection. 8. Si l'inspection d'entrée et de sortie est absolument la même aux élévateurs-termini. 9. Si la loi du Canada sur les grans pourvoit à l'inspection des grains entrant dans les élévateurs et venant des vapeurs ou des barges. 10. Dans l'affirmative, si l'inspection d'entrée prime, ou bien celle de sortie. 11. Quelle quantité de grain l'élévateur du Gouvernement à Port-Arthur a manipulé du 1er septembre 1919 au 1er mai 1920. 12. Quelle quantité de grain cet élévateur a manipulé pendant les années-récoltes suivantes: 1913-14, 1914-15, 1915-16, 1916-17, 1917-18, 1918-19. 13. Combien a coûté par boisseau la manutention du grain à l'élévateur du gouvernement à Port-Arthur, pendant les années-récoltes susdites, et pour la période du 1er septembre 1919 au 1er mai 1920. 14. Si le coût embrasse l'intérêt sur le placement et sur l'administration. 15. Quels ont été les revenus par boisseau pour les périodes susdites (*a*) y compris l'argent venant des excédents, criblures et épluchures, (*b*) sans comprendre l'argent des excédents, criblures et épluchures. 16. Combien de personnes ont été employées dans cet élévateur pendant les périodes indiquées. 17. Quel est le nom de l'officier supérieur ou gérant qui administrait le fonctionnement des élévateurs du gouvernement pour le ministère du Commerce pendant les périodes indiquées. 18. Si les élévateurs du gouvernement portent tous de l'assurance sur le grain emmagasiné, conformément à la Loi. 19. Dans la négative, pourquoi cette différence contre les autres élévateurs de l'initiative privée, et par quelle autorité la Loi est enfreinte. 20, L'article 95, paragraphe 7, de la Loi du Canada sur les grains pourvoit à la confiscation par le gouvernement, des excédents au-dessus d'un quart d'un pour cent. En conséquence, si le Bureau des commissaires du grain tient bon compte de tout le grain entrant et sortant de ces élévateurs-termini, y compris les criblures et épluchures, pour arriver aux chiffres en questions. 21. Si le département d'enregistrement du Bureau des commissaires a tous les renseignements indiquant le poids brut entrant et sortant pour tous les élévateurs-termini. 22. Quels changement le Bureau des commissaires a fait dans la rédaction des certificats sortant de pesée. 23. Quand ce changement a été fait. 24. Si la rédaction du certificat de pesée a été jugée mauvaise jusqu'au changement. 25. Dans la négative, pourquoi on l'a changée. 26. Si la Commission canadienne des blés a, à Fort-William, un officier dont les fonctions comportent le pointage des qualités données par le département d'inspection du ministère du Commerce, pour tout le grain expédié pour la Commission et en son nom. 27. Dans l'affirmative, combien de fonctionnaires il y a dans ce bureau, quels sont leurs noms et leurs appointements. 28. Dans l'affirmative, pourquoi deux fonctionnaires du gouvernement font un

VOLUME 10—*Suite*

même travail. 29. Dans l'affirmative, si les frais imputables à ce bureau sont déduits de l'argent qui devrait être de droit donné aux cultivateurs comme participation aux certificats émis. 30. Si la Commission canadienne des blés accepte les certificats d'inspection tels qu'ils sont donnés par le ministère du Commerce, et sans réserve. 31. Si la Commission Canadienne des blés a toujours profité du prix supérieur pour tout le blé vendu pour les producteurs ou en leur nom. 32. Depuis que le gouvernement a pris le contrôle du commerce du blé, si le travail du Bureau des commissaires des grains a diminué. 33. Dans l'affirmative, si on a diminué le personnel du Bureau des commissaires pour assurer une administration économique. 34. Si l'application de la Loi du Canada sur les grains se soutient d'elle-même. 35. Dans la négative, comment on en comble les déficits chaque année, et par quelle autorité. 36. Quels appointements on paye au secrétaire du Bureau des commissaires du grain et au secrétaire de la Commission canadienne des blés. 37. Si les élévateurs-termini publics de Fort-William et de Port-Arthur achètent ou vendent de temps à autre du grain, contrairement à la Loi du Canada sur le grain. 38. Dans l'affirmative, par quelle autorité. 39. L'article 48 de la Loi du Canada sur les grains décrétait que le Bureau des étalons du grain établirait des qualités autres que les qualités statutaires. Si ce bureau a fixé la composition et la qualité des (a) criblures et (b) épluchures. 40. Dans la négative, pourquoi. 41. Dans la négative, qui les a fixées jusqu'ici, et par quelle autorité. 42. Si elles sont fixées, ce qu'elles sont. 43. Si les quaiages originels sont pris sur le grain et remis au producteur ou à l'acheteur du reçu d'entrepôt compensant la quantité spécifique. 44. Dans la négative, pourquoi. 45. Depuis quand le gouvernement, par le ministère de l'Agriculture, a manœuvré la denrée alimentaire courante étalon sortant des élévateurs. 46. Si cette entreprise a payé. 47. Quel est l'excédent ou le déficit pour chaque année. 48. Quel prix on a payé aux élévateurs-termini pour la denrée alimentaire courante étalon, sur base f.à.b. Fort-William. 49. Quel prix le gouvernement a reçu pour la même denrée d'après le même calcul. Présentée le 27 mai 1920. *M. Stevens.*
Imprimée pour les documents parlementaires seulement.

179. Mémoire n° 5, concernant le travail du ministère de la Milice et de la Défense, Guerre européenne, du 1er novembre 1918, au 31 octobre 1919. Présentée par l'honorable M. Guthrie, le 28 mai 1920 *Pas imprimée.*

180. Réponse à un ordre de la Chambre du 12 mai 1920,—Relevé indiquant:—
1. Si le gouvernement a interrompu l'exploitation de la fonderie à Squale, à Clarks Harbour, Nouvelle-Ecosse. 2. Dans l'affirmative, comment on a disposé de la propriété. 3. Combien au total le gouvernement a déboursé, y compris les frais originels et les pertes d'exploitation. 4. Sur rapport ou recommandation de qui on a interrompu le fonctionnement. 5. Que recommandait l'autorité qui a conseillé l'interruption. 6. Si M. J.-B. Fielding, du Conseil consultatif honoraire pour les recherches scientifiques et industrielles, a autorisé le rapport du président du comité sur le gaspillage du poisson au Canada, comme on le laisse entendre à la page 53 du rapport du président administratif du Conseil consultatif susdit pour l'année terminée le 31 mars 1919. 7. Si M. Fielding a fait rapport comme suit, relativement au fondoir ci-dessus: "J'ai fait à Clarks Harbour l'inspection du fondoir à chien de fer, lequel tout en étant très mal tenu, semblait être en état de fonctionner, et bien digne à mes yeux d'être maintenue pour fabriquer des fertilisants, si elle était impropre à la production des aliments". 8. Quelle attention le gouvernement a accordée au rapport de M. Fielding. Présentée le 28 mai 1920. *M. McCurdy*....................................*Pas imprimée.*

181. Réponse à un ordre de la Chambre du 12 mai 1920,—Etat indiquant quelles sont les sommes totales payées pour annonces et articles de journaux touchant l'enrôlement volontaire, avant l'adoption de la Loi du Service militaire, 1917, (*a*) aux journaux de langue anglaise au Canada et aux Etats-Unis; (*b*) aux journaux de langue française au Canada et aux Etats-Unis, (*c*) aux journaux de langue anglaise de la province de Québec, et (d) aux journaux de langue française de la province de Québec.Présentée le 28 mai 1920. *M. Archambault*..*Pas imprimée.*

182. Réponse à un ordre de la Chambre du 15 mars 1920,—Relevé montrant:—Combien, sur les 22,954 nominations temporaires faites par la Commission du Service civil depuis l'armistice, sont encore inscrites aux bordereaux de paye des divers départements du gouvernement. Présentée le 28 mai 1920. *M. Sinclair* (Antigonish) *Pas imprimée.*

183. Réponse à un ordre de la Chambre du 3 mai 1920,—Relevé indiquant:—
1. Combien de généraux de la troupe permanente ont dû abandonner leur grade depuis six mois. 2. Combien de généraux ont été promus depuis l'armistice, et quels sont les noms de ceux qui sont encore dans le service. 3. Combien d'officiers ont été promus brigadiers-généraux depuis l'armistice, quels sont leurs noms, comment on les emploie, et si on a l'intention de les maintenir en grade. 4. Combien d'officiers de la troupe permanente ont été mis à la pension, quels sont leurs noms et combien ils reçoivent de ce chef. Présentée le 28 mai 1920. *M. Bureau*............*Pas imprimée.*

184. Rapport final de la Commission canadienne des ressources en munitions.

184*a*. Copie d'un arrêté en conseil, C.P. 1192, du 29 mai 1920; dissolvant la Commission canadienne des ressources en munitions. Présentée par Sir Robert Borden, le 31 mai 1920.. *Pas imprimée.*

185. Réponse à un ordre de la Chambre du 26 avril 1920,—Copie de toute correspondance échangée entre le gouvernement ou l'un de ses membres, et la *Canadian Press, Limited,*

VOLUME 10—*Suite*

et la *Canadian Associated Press,* touchant l'établissement d'un service impérial de nouvelles. Présentée le 31 mai 1920. *M. Robb*........................*Pas imprimée.*

186. Réponse à un ordre de la Chambre du 3 mai 1920, — Copie de tous télégrammes, correspondance, pétitions ou autres documents touchant la nomination du maître de poste assistant à Edmonton, Alberta. Présentée le 31 mai 1920. *M. Mackie* (Edmonton). *Pas imprimée.*

187. Réponse à un ordre de la Chambre du 31 mars 1920, — Copie de tous télégrammes, correspondance, lettres, rapports faits par des détectives et autres, et tous documents touchant le vol de cinquante mille dollars au bureau de poste de la cité d'Edmonton, et relativement à George Armstrong, maître de poste de ce bureau, et à tous les employés du bureau, en tant que ces documents divers se rapportent à ce vol de cinquante mille dollars. Présentée le 31 mai 1920. *M. Mackie* (Edmonton)............*Pas imprimée.*

188. Réponse à un ordre de la Chambre du 19 mai 1920, — Tableau montrant: —
1. Quels sont les noms et appointements respectifs des fonctionnaires et employés de la Bibliothèque du Parlement. 2. Combien d'entre eux sont gradués ès arts ou ès science bibliothécaire d'un collège quelconque. 3. Si le gouvernement se propose de nommer à la bibliothèque d'autres personnes qui n'ont pas suivi un cours de science bibliothécaire dans un collège reconnu. Présentée le 31 mai 1920. *M. Wigmore.* *Pas imprimée.*

189. Réponse à un ordre de la Chambre du 17 mai 1920, — Etat faisant voir: —
1. Si le paquebot *Metagama* a quitté Liverpool, vers le 8 février 1919, portant des soldats et leurs familles. 2. Si des plaintes ont été faites au ministère de la Milice, ou à un autre département du gouvernement, sur l'état de ce paquebot, lors de son départ et pendant le voyage. 3. Si des plaintes ont été faites au gouvernement ou à quelqu'un de ses départements, sur le traitement donné aux soldats, à leurs femmes et leurs familles pendant ce voyage. 4. Si une délégation de la cité de Saint-Jean a comparu devant un comité du Cabinet, vers le 27 février 1919, pour protester contre le mauvais traitement supposé de ces soldats et de leurs familles pendant le voyage en question. 5. Dans l'affirmative, de qui se composait la délégation, et quels membres du gouvernement étaient dans ce comité du Cabinet. 6. Si le gouvernement a pris quelque décision en raison de la conférence, et, dans l'affirmative, ce qui en est résulté. 7. Si cette délégation a produit des affidavit ou des déclarations solennelles des passagers sur l'état du paquebot, et sur le traitement qui leur avait été donné pendant la traversée. 8. Dans l'affirmative, si le gouvernement a fait enquête sur ces plaintes. 9. Ce qui a résulté de cette enquête. Présentée le 2 juin 1920. *M. Copp*..............*Pas imprimée.*

190. Réponse à un ordre de la Chambre du 19 mai 1920, — Tableau indiquant: —
1. Combien au total, on a perçu de contributions pour les matelots malades, des navires marchands entrés dans les ports canadiens en 1912, 1913, 1914, 1915, 1916, 1917, 1918 et 1919, respectivement. 2. Combien le gouvernement a dépensé pour assister les matelots malades ou indigents dans chacune de ces années. 3. Combien de fonctionnaires du ministère de la Marine à Ottawa ont été occupés exclusivement à des travaux découlant de l'encaissement, de la distribution et de l'administration des contributions pour les matelots malades. 4. Combien de fonctionnaires du ministère de la Marine ont permuté au ministère de la Santé en raison de ces contributions pour les matelots malades. Présentée le 2 juin 1920. *M. Stevens*.............*Pas imprimée.*

191. Réponse à un ordre de la Chambre du 19 mars 1920, — Relevé faisant voir: —
1. Combien il y a eu de démissions de fonctionnaires civils dans les cités du Dominion depuis le 1er janvier 1915. 2. Combien de nominations de fonctionnaires civils ont eu lieu ou ont été faites dans les cités du Dominion depuis janvier 1915. Présentée le 2 juin 1920. *M. Mackie* (Edmonton)..........................*Pas imprimée.*

192. Réponse à un ordre de la Chambre du 10 mars 1920, — Etat indiquant la liste des avocats de la province de Québec qui ont agi en qualité (*a*) de représentants publics, (*b*) représentants militaires, (*c*) dans les bureaux des registraires, (*d*) dans les bureaux du juge d'appel central, pendant l'administration de la Loi du Service Militaire; et indiquant aussi la somme payée à chacun de ces avocats. Présentée le 4 juin 1920. *M. Archambault* .... *Pas imprimée.*

193. Copie des arrêtés du conseil, C.P. 1022, du 8 mai 1920; C.P. 1065, du 15 mai 1920, et C.P. 1280, du 4 juin 1920, concernant le Boni de Vie chère pour les fonctionnaires du service public du Canada, pour l'exercice 1920-21. Présentées par l'honorable M. Rowell, le 7 juin 1920..*Pas imprimée.*

194. Copies des arrêtés du conseil concernant le projet de logement fédéral, comme suit: —
C.P. 639, du 27 mars 1920, autorisant l'augmentation de la somme maxima de prêts qui peut être accordée en vertu de la classe (*a*) du projet fédéral.
C.P. 375, du 20 février 1919, approuvant le projet général de logement de la province de l'Ontario.
C.P. 2201, du 30 octobre 1919, approuvant certains amendements au projet de logement de la Colombie-Britannique, approuvé le 1er mai 1919, C.P. 907.
C.P. 1090, du 19 mai 1920, approuvant le plan général de logement de la province de Québec.
C.P. 1233, du 21 mai 1920, approuvant le plan général de logement de la province de la Saskatchewan. Présentées par l'honorable M. Rowell, le 7 juin 1920. *Pas imprimées.*

195. Réponse à un ordre de la Chambre du 5 mai 1920, — Copies de tous télégrammes, lettres, documents et correspondance échangés entre le ministère de l'Agriculture et autres,

VOLUME 10—*Suite*

touchant l'établissement d'une ferme de démonstration à la Baie-Saint-Paul, comté de Charlevoix. Présentée le 7 juin 1920. *M. Casgrain*....................*Pas imprimée.*

196. Réponse à un ordre de la Chambre du 8 avril 1920, — Relevé indiquant: —
1. Quel est ou a été le nombre du personnel du ministère des Travaux publics, par districts, dans le Canada, du 1er janvier 1915 au 1er janvier 1920. 2. Quels sont les noms de ces employés. 3. Quels appointements sont ou étaient payés à chacun des employés pendant la période susdite. 4. Lesquels, parmi ces fonctionnaires, auraient pu être remerciés depuis le 1er janvier 1917. 5. De combien de fonctionnaires ou employés ou peut actuellement se dispenser dans chaque district 6. Quelles ont été les dépenses dans chaque district pendant toute la période susdite. Présentée le 8 juin 1920. *M. Mackie* (Edmonton)....................*Pas imprimée.*

196*a*. Réponse supplémentaire à un ordre de la Chambre du 8 avril 1920, — Relevé indiquant: —
1. Quel est ou a été le nombre du personnel du ministère des Travaux publics, par districts, dans tout le Canada, du 1er janvier 1915 au 1er janvier 1920. 2. Quels sont les noms de ces employés. 3. Quels appointements sont ou étaient payés à chacun des employés pendant la période susdite. 4. Lesquels, parmi ces fonctionnaires, auraient pu être remerciés depuis le 1er janvier 1917. 5. De combien de fonctionnaires ou employés on peut actuellement se dispenser dans chaque district. 6. Quelles ont été les dépenses dans chaque district pendant toute la période susdite. Présentée le 17 juin 1920. *M. Mackie* (Edmonton)....................*Pas imprimée.*

197. Réponse à un ordre de la Chambre du 10 mars 1920, — Copie de tous télégrammes, lettres, documents, pétitions, rapports reçus par le ministère des Chemins de fer et Canaux et les chemins de fer nationaux du Canada, et la correspondance échangée entre ce ministère et différentes personnes et corps publics au sujet de la réduction du service de chemin de fer sur le parcours de la nouvelle ligne de Québec-Saguenay, entre Québec et la Malbaie depuis le 1er novembre 1919. Présentée le 8 juin 1920. *M. Casgrain.* *Pas imprimée.*

198. Réponse à un ordre de la Chambre du 7 avril 1920, — Copie de toutes correspondances, lettres et dépêches relativement à l'octroi d'une allocation par le ministère des Postes pour qu'un bateau à gazoline fasse un service postal régulier entre Sainte-Catherine et Tadoussac. Présentée le 8 juin 1920. *M. Savard*....................*Pas imprimée.*

199. Réponse à un ordre de la Chambre du 15 mars 1920, — Copie de tous télégrammes, lettres, pétitions et autres documents relatifs au maintient en fonctions, à titre de surveillant des pêcheries, de John-A. Dillon, de Guysborough, N.-E. Présentée le 8 juin 1920. *M. Sinclair* (Antigonish).................... *Pas imprimée.*

200. Réponse à un ordre de la Chambre du 12 avril 1020, — Copie de tous documents, lettres, télégrammes et autres papiers et correspondance échangés entre le gouvernement ou un ministère ou commission quelconque du gouvernement et le gouvernement des Etats-Unis de l'Etat de New-York, de l'Etat du Vermont, ou tout autre corps; et copie de la preuve produite devant une commission quelconque, touchant la pêche au filet dans la baie de Missisquoi. Présentée le 8 juin 1920. *M. Kay*......*Pas imprimée.*

201. Réponse à un ordre de la Chambre du 5 mai 1920, — Relevé faisant voir: — Combien le Dominion a dépensé depuis la Confédération pour amélioration dans les ports de Halifax, Saint-Jean, Montréal, Toronto, Hamilton, Port-Arthur, Victoria, et Vancouver. Présentée le 8 juin 1920. *M. Foster* (York)....................*Pas imprimée.*

202. Ordres des directeurs des opérations houillères, nos 1 à 144 inclusivement. Présenté par l'honorable M. Meighen, le 8 juin 1920....................*Pas imprimé.*

203. Réponse à un ordre de la Chambre du 22 mars 1920, — Relevé indiquant: —
1. Combien d'automobiles estimés à moins de $1,000 ont été importés au Canada en 1918 et 1919 respectivement. 2. Combien estimés entre $1,000 et $2,000. 3. Combien estimés à plus de $2,000. 4. Quels sont les droits perçus sur ces automobiles. 5. Quels sont les droits perçus sur les parties d'automobiles importées dans les années 1918 et 1919. 6. Sur combien d'automobiles estimés à moins de $1,000 l'excise a été payée en 1918 et 1919. 7. Sur combien d'automobiles estimés de $1,000 à $2,000 l'accise a été payée dans les mêmes années respectivement. 8. Sur combien d'automobiles estimés à plus de $2,000 l'accise a été payée dans les mêmes années respectivement. 9. Quelle était la somme de ces droits d'accise. Présentée le 9 juin 1920. *M. Ross*..*Pas imprimée.*

204. Réponse à un ordre de la Chambre du 5 mai 1920, — Copie de tous papiers, documents et lettres se rapportant à la nomination du docteur Michel Fiset, de la ville de Québec, au poste de surveillant des colis postaux pour la ville de Québec, aux appointements annuels de $2,800. Présentée le 10 juin 1920. *M. Lavigueur*......*Pas imprimée.*

205. Premier rapport annuel de la Commission de commerce du Canada, daté le 31 mai 1920; et aussi, — Copie d'un arrêté du conseil, C.P. 1264, du 1er juin 1920, soumettant le rapport ci-haut à Son Excellence. Présenté par Sir Robert Borden, le 10 juin 1920. *Pas imprimé.*

206. Copie du décret du conseil, C.P. 2529, du 18 décembre 1919, concernant la distribution aux provinces de la somme de $200,000, qui avait été placée à la disposition du ministère de la Santé afin de combattre les maladies vénériennes. Présentée par l'honorable M. Rowell, le 11 juin 1920....................*Pas imprimée.*

207. Copie d'une entente entre le chef et les hommes principaux d'une bande des sauvages Chippewas de Sarnia et Sa Majesté le Roi, concernant l'abandon de la réserve sauvage de Sarnia au gouvernement du Canada, datée à Sarnia le 10 décembre 1919. Présentée par l'honorable M. Meighen, le 14 juin 1920....................*Pas imprimée.*

208. Réponse à un ordre de la Chambre du 16 juin 1920, — Relevé indiquant: —
1. Combien la Commission des chemins de fer a tenu de séance pour fixer la compensation relative aux dommages causés par le passage du Canadian-Northern dans la

VOLUME 10—*Suite*

ville de North-Bay. 2. Qui présidait ces séances. 3. Quelles adjudications a-t-on prononcées. 4. A qui elles ont été payées. 5. Combien au total ont coûté ces séances. 6. Combien on a payé comme honoraires des conseillers juridiques. 7. Combien on a payé aux témoins. 8. A qui ces sommes ont été payées. Présentée le 16 juin 1920. *M. McDonald*. . . . . *Pas imprimée.*

208*a*. Réponse supplémentaire à un ordre de la Chambre du 16 juin 1920,—Relevé indiquant:—
1. Combien la Commission des chemins de fer a tenu de séances pour fixer la compensation relative aux dommages causés par le passage du Canadian-Northern dans la ville de North-Bay. 2. Qui présidait ces séances. 3. Quelles adjudications a-t-on prononcées. 4. A qui elles ont été payées. 5. Combien au total ont coûté ces séances. 6. Combien on a payé comme honoraires des conseillers juridiques. 7. Combien on a payé aux témoins. 8. A qui ces sommes ont été payées. Présentée le 21 juin 1920. *M. McDonald*. . . . . *Pas imprimée.*

209. Réponse à un ordre de la Chambre du 2 juin 1920, — Copie de tous papier, documents, télégrammes et rapports concernant l'indemnité payée à la veuve et aux enfants de J.-L.-A. Forbes, tué à Acton Junction, le 11 septembre 1918 alors qu'il était au travail sur l'un des chemins de fer du gouvernement, comme serrefrein. Présentée le 17 juin 1920. *M. Bourassa*. . . . . *Pas imprimée.*

210. Réponse partielle à un ordre de la Chambre du 5 mai 1920, — Copies de toutes les règles de cour établies par les différentes cours supérieures de juridiction criminelle au Canada en vertu des dispositions de l'article 576 du Code criminel. Présentée le 17 juin 1920. *M. Casgrain*. . . . . *Pas imprimée.*

211. Réponse à un ordre de la Chambre du 19 mars 1920, — Copie de toute correspondance échangée entre le Premier ministre du Canada et le Premier ministre de la Grande-Bretagne, en vertu d'une résolution du cabinet impérial de guerre, en date du 30 juillet 1918. Présentée le 17 juin 1920. *M. Fielding*. . . . . *Pas imprimée.*

212. Copie d'un arrêté du conseil, C.P. 1361, du 16 juin 1920; acceptant la démission de M. W. F. O'Connor, comme commissaire de la Commission de Commerce: et aussi, copie de la lettre faisant part de ladite démission. Présentée par Sir Robert Borden, le 17 juin 1920. . . . . *Pas imprimée.*

213. Réponse à un ordre de la Chambre du 16 mai 1920, — Copie de tous mémoires, rapports et correspondances, se rapportant à l'établissement de la poste rurale dans les paroisses de Champlain, de Batiscan et de Saint-Luc, dans le comté de Champlain. Présentée le 18 juin 1920. *M. Desaulniers*. . . . . *Pas imprimée.*

214. Réponse à un ordre de la Chambre du 19 avril 1920, — Relevé faisant voir: —
1. Combien il y a de fonctionnaires non originaires du Canada dans les différents départements du gouvernement où l'on requiert les services d'ingénieurs, d'architectes, de dessinateurs, etc. 2. Combien d'ingénieurs, architectes et dessinateurs, etc., non originaires du Canada, ont obtenu des positions depuis cinq ans dans les différents départements du Canada. 3. Combien d'ingénieurs, architectes, dessinateurs, etc., originaires du Canada, ont obtenu des positions semblables depuis cinq ans. 4. S'il est vrai que des ingénieurs américains ont même obtenu la préférence, dans les nominations à ces positions, sur des ingénieurs, architectes, dessinateurs, etc., natifs du Canada. Présentée le 21 juin 1920. *M. Casgrain*. . . . . *Pas imprimée.*

215. Réponse à un ordre de la Chambre du 10 mai 1920, — Tableau indiquant: —
1. Quel est, pour l'exercice financier terminé le 31 mars 1920, le total des remises de douanes faites aux manufacturiers de textiles sur (*a*) le coton brut, et (*b*) sur la ficelle de coton. 2. Quel est, pour l'exercice terminé le 31 mars 1920, le total des remises de douanes faites aux manufacturiers de textiles sur (*a*) la laine brute, et (b) le fil de laine. Présentée le 21 juin 1920. *M. Reid* (Mackenzie). . . . *Pas imprimée.*

216. Copie du décret du Conseil n° 1238 adopté le 31 mai 1920, relativement à un contrat avec Griffenhagen et associés au taux de $10,000 par mois. Présentée le 21 juin 1920. *M. Lemieux*. . . . . *Pas imprimée.*

217. Tableau indiquant le nombre de fonctionnaires dans les différents départements du service public pour l'exercice se terminant le 31 mars 1921, compilé conformément à la liste de la nouvelle classification. (Sujet à modification possible comme résultat de certains cas en appel et dont décision n'a pas encore été donnée). Présenté par l'honorable M. Rowell, le 23 juin 1920. . . . . *Pas imprimé.*

218. Réponse à un ordre de la Chambre du 31 mai 1920: —Copie de tous télégrammes, lettres et autres documents touchant la fermeture de la station de sauvetage de Richibouctou Beach, comté de Kent, Nouvelle-Ecosse. Présentée le 24 juin 1920. *M. Léger* *Pas imprimée.*

219. Réponse à un ordre de la Chambre du 15 avril 1920, — Relevé montrant: —
1. Quand on a commencé les travaux du plan actuel de développement du port de Toronto. 2. Combien de milles de quais étaient compris dans ce projet, et quelle proportion du travail a été achevée. 2. Quelle est la profondeur d'eau prévue dans ce projet. 4. Combien le gouvernement fédéral a dépensé sur ce projet chaque année depuis le commencement des travaux. 5. Combien de navires et quel tonnage sont entrés au port de Toronto et en sont sortis, chaque année, depuis 1912. 6. Quelle est la quantité de fret fluvial importé et exporté dans ce port depuis 1912. 7. Quelle réduction des tarifs de fret, s'il en est, a été assurée sur les marchandises quittant Toronto par rail, en raison des améliorations en question du port. 8. Quelle est l'étendue de l'assainissement des terres au sujet de ce projet. 9. Qui est propriétaire de ce terrain et quel est la politique

VOLUME 10—*Fin*

du gouvernement sur ce terrain. 10. Quelle est la profondeur des canaux du Saint-Laurent et du canal Welland. Présentée le 24 juin 1920. *M. Campbell*. .*Pas imprimée.*

220. Réponse à un ordre de la Chambre du 12 mai 1920,—Copie de tous télégrammes, lettres, correspondance, documents ou autres papiers échangés par le gouvernement fédéral ou un de ses fonctionnaires, ou les fonctionnaires des chemins de fer du gouvernement, avec le gouvernement du Nouveau-Brunswick, ou un fonctionnaire de cedit gouvernement, ou un fonctionnaire quelconque du chemin de fer Saint-Jean et Québec, touchant l'obtention de droits de passage des trains du chemin de fer Saint-Jean et Québec sur la ligne du Pacifique-Canadien entre Westfield Beach et Saint-Jean (N.-B.); aussi, de tous papiers, documents et correspondance échangés par le gouvernement fédéral ou un de ses fonctionnaires ou fonctionnaire des chemins de fer du gouvernement, avec le chemin de fer Pacifique-Canadien ou un de ses fonctionnaires, touchant l'assurance de ces droits de passage. Présentée le 20 juin 1920. *M. Caldwell*............*Pas imprimée.*

221. Réponse à un ordre de la Chambre du 26 mai 1920,—Copie de tous télégrammes, lettres et documents de toute nature se rapportant d'une façon quelconque à la fermeture de la station de sauvetage de Chéticamp, comté d'Inverness, Nouvelle-Ecosse. Présentée le 25 juin 1920. *M. Chisholm*..................................*Pas imprimée.*

222. Rapport du président administratif du Conseil honoraire consultatif des recherches scientifiques et industrielles du Canada, pour l'exercice se terminant le 31 mars 1920. Présenté par Sir George Foster, le 26 juin 1920......................*Pas imprimée.*

223. Ordonnances du Territoire du Yukon, adoptées par le Conseil du Yukon durant l'année 1920. *Le Sénat*..*Pas imprimées.*

224. Réponse à un ordre de la Chambre du 23 juin 1920,—Copie de tous télégrammes, lettres, pétitions et documents échangés entre le ministère des Travaux publics et une personne quelconque en 1918, 1919 et 1920, et se rapportant aux améliorations faites dans le havre de Grand-Etang, Nouvelle-Ecosse. Présentée le 30 juin 1920. *M. Chisholm* .... *Pas imprimée.*

225. Réponse à un ordre de la Chambre du 28 avril 1920,—Relevé indiquant:—

1. Combien de secrétaires particuliers, sous-secrétaires particuliers et secrétaires conjoints et associés ont été nommés pour le service des membres du Cabinet, des présidents ou des membres des commissions depuis 1911, et combien on a payé à chacun d'eux respectivement. 2. Combien de secrétaires particuliers, sous-secrétaires particuliers et secrétaires conjoints et associés chaque membre du Cabinet a actuellement. 3. Quels sont leurs noms et leurs appointements respectifs. 4. Combien de fonctionnaires il y a dans les bureaux de chacun des membres du Cabinet, et quels sont leur noms et appointements. Présentée le 30 juin 1920. *M. Déchêne*. .*Pas imprimée.*

226. Réponse à un ordre de la Chambre du 7 juin 1920,—Relevé montrant:—Combien on a payé aux journaux suivants, pendant les exercices financiers 1919 et 1920, pour (*a*) réclames, et (*b*) impressions: Montreal Gazette and Gazette Printing Company, *Montreal Daily Star, the Globe,* Toronto; *The Mail and Empire,* Toronto; *The Telegram,* Toronto; *The Star,* Toronto; *The Journal and Journal Press,* Ottawa; *The Citizen,* Ottawa. Présentée le 31 juin 1920. *M. Cowan*.........................*Pas imprimée.*

227. Réponse à un ordre de la Chambre du 8 octobre 1919,—Copies de tous mémoires, lettres, télégrammes, pétitions et autres documents ou papiers reçus par le très honorable premier ministre, ou tout autre membre du gouvernement, pendant l'année 1919, touchant la nomination d'un lieutenant-gouverneur pour la province de l'Ile du Prince-Edouard; et des réponses à ces documents divers. Présentée le 30 juin 1920. *M. Sinclair* (Antigonish)... *Pas imprimée.*

228. Réponse à un ordre de la Chambre du 26 mai 1920,—Relevé indiquant:—

1. Quels sont ou quels étaient les particuliers que la Commission du Service civil a engagés pour classifier le Service civil à Ottawa. 2. Quand ils ont été employés et à quelle échelle d'appointements. 3. S'ils sont encore au service de la Commission, ou si quelques-uns d'entre eux le sont encore. 4. Combien on a payé à chacun de ces assistants du jour de leur engagement à la fin d'avril 1920. 5. Quelle somme totale on a payée à ces particuliers du jour de leur engagement à la fin d'avril 1920. Présentée le 30 juin 1920. *M. McKenzie*.................................*Pas imprimée.*

229. Réponse à un ordre de la Chambre du 29 septembre 1919,—Etat indiquant relativement à l'hôpital militaire de Sainte-Anne-de-Bellevue, (1) le coût de l'hôpital (2) le nombre des patients hospitalisés et traités jusqu'ici; (3) ses frais d'entretien jusqu'ici; quant (*a*) au charbon, (*b*) au bois, (*c*) à l'électricité, (*d*) aux vivres, (*e*) à la lingerie, (*f*) aux médicaments, et (*g*) aux fêtes mondaines et récréations; (4) le coût du théâtre installé dans l'hôpital; (5) les noms des médecins, officiers, infirmières et soldats des services généraux, avec indication de ceux qui ont été au front et de ceux qui n'y ont pas été, et de la nationalité et de la religion de chacun; (6) le salaire ou appointements de chacun; (7) les noms et les appointements des chapelains de l'hôpital. Présentée le 30 juin 1920. *M. Archambault*.........................*Pas imprimée.*

230. Réponse à un ordre de la Chambre du 14 juin 1920,—Relevé indiquant (1) les noms des sociétés qui ont produit des copies des polices se conformant aux dispositions de la Loi des assurances, 1919, Geo. V, chap. 157, article 115; (2) les noms des sociétés qui ont négligé de produire des copies de polices exigées par ladite Loi, et auxquelles des patentes ont été données pour l'année courante; (3) les noms des sociétés auxquelles on a refusé des patentes. Présentée le 30 juin 1920 *M. Archambault*....*Pas imprimée.*

231. Expropriations du bassin de radoub de Halifax. *Le Sénat*..............*Pas imprimée.*

CANADA

DOMINION BUREAU OF STATISTICS

CENSUS OF INDUSTRY

1918

PULP AND PAPER

1918

(Prepared in collaboration with the Dominion Forestry Branch; The Department of Crown Lands, Nova Scotia; The Department of Lands and Mines, New Brunswick; The Department of Lands and Forests, Quebec; and the Department of Lands, British Columbia.)

PRINTED BY ORDER OF PARLIAMENT



OTTAWA
THOMAS MULVEY
PRINTER TO THE KING'S MOST EXCELLENT MAJESTY
1920

CENSUS OF INDUSTRY, 1918.

PULP AND PAPER.

Preface.

The statistics of the pulp and paper industry in this report were collected and compiled during 1919, as for the calendar year 1918. Acknowledgments are tendered to the Department of Crown Lands, Nova Scotia, the Department of Lands and Mines, New Brunswick, the Department of Lands and Forests, Quebec, the Department of Lands, British Columbia and the Canadian Pulp and Paper Association for their assistance in preparing the preliminary lists of operating concerns and in securing a complete return.

The report has been compiled and written under a co-operative arrangement between the Bureau of Statistics and the Forestry Branch of the Department of the Interior, the work of the Bureau being under the supervision of Mr. J. C. Macpherson, whilst the report was checked and edited by Mr. R. G. Lewis, B. Sc. F. of the Forestry Branch.

R. H. COATS,
Dominion Statistician.

Dominion Bureau of Statistics,
Ottawa, January, 1920.

TABLE OF CONTENTS.

Introduction and Summary.

TABLES.

THE PULP AND PAPER INDUSTRY, 1918.

Introduction and Summary.

That the expansion of the pulp and paper industry in Canada continues, is shown by a comparison of the statistics for the calendar year 1918 with those of the year 1917, as presented in this report.

The number of mills operating in 1917 was 83, with a production of $96,340,327. In 1918 the number of active mills had risen to 94 and the volume of production to $119,309,434, an increase in the number of active mills of 11, or 13·25 per cent, and in production of $22,969,107, or 23·84 per cent.

The consumption of pulpwood in 1918 was 2,210,744 cords, as compared with 2,104,334 cords in 1917, or an increase for the year of 5 per cent. The total cut of pulpwood for manufacture and for export, which in 1917 was 3,122,188 cords, increased to 3,560,280 cords in 1918. The quantity cut for export rose from 1,017,854 cords in 1917 to 1,349,536 cords in 1918, an increase of 331,682 cords, or 32·50 per cent.

Capital investment in the pulp and paper industry is shown in the following comparative summary for the years 1917 and 1918:—

Items of Capital	1917	1918	Increase	
			Amount	Per cent
	$	$	$	p.c.
Land, buildings and fixtures	84,461,837	118,805,581	34,343,744	40·66
Machinery and tools	59,266,596	60,627,266	1,360,670	2·29
Materials on hand, stocks in process, etc.	27,902,466	39,652,078	11,749,612	42·11
Cash, trading and operating accounts, etc.	15,156,506	22,259,779	7,103,273	46·86
Totals	**186,787,405**	**241,344,704**	**54,557,299**	**29·21**

The increase in total capital investment, as shown in the bulletin for 1917 for the two-year period 1915-17, was 39·6 per cent, or an annual average of 19·8. The increase for 1918 was 29·21 per cent, or an increase of almost 10 points over the annual average for the preceding years.

Salaries and wages rose from $20,358,019 in 1917 to $26,974,225 in 1918, an increase of $6,616,206, or 32·5 per cent. The number of persons employed on salary increased from 1,563 in 1917 to 1,929 in 1918, or a percentage increase of 23·41. The average number of persons working for wages, which in 1917 was 21,402, increased during the year 1918 to 23,934, or 11·83 per cent.

Arrangement of report.—The statistics of the present report deal with the various phases of the industry, comprising production, raw materials, capital, equipment and power, employees, salaries and wages, working time, miscellaneous expenses, and exports and imports.

For the purposes of the investigation the various concerns engaged in this industry are grouped under three headings: (1) mills making pulp only; (2)

mills making both pulp and paper; and (3) mills making paper only. Statistics are presented in the tables for each of these groups, as well as for " all mills."

Production.

The opening tables of the report (Tables I and II) deal with the production of wood-pulp and paper respectively.

Wood-pulp.—The production of wood-pulp in the Dominion for the calendar year 1918 in all classes of mills amounted to 1,557,193 tons, as compared with 1,464,308 tons in 1917 and 1,296,084 tons in 1916. Of the 1918 product, 820,584 tons were used by the producing mills in the manufacture of paper, and 736,609 tons were made for sale. The amount received for pulp sold was $41,302,882, or an average price per ton for all classes of pulp of $56.07. The quantity and value of each kind of pulp made for sale, and also the average value per ton at the mill, is given in the following summary:—

Kinds of Pulp made for sale	Quantity	Value	Average value per ton
	tons	$	$
Ground wood-pulp	273,180	7,133,711	26·11
Sulphite fibre	318,882	22,464,063	70·44
Sulphate fibre	144,547	11,705,108	80·98
Totals	**736,609**	**41,302,882**	**56·07**

There is also an item " miscellaneous products " in Table I, amounting to $1,305,639, which is made up of sawn lumber and certain by-products of the industry.

Paper.—Table II deals with the production of paper of all kinds by quantities and values for each class of mills. The following summary table shows the tonnage, value and value per ton of each class of paper products, and also the percentage of each to the total production:—

Classes of paper	Tons	Value	Average value per ton	Per cent of total tonnage	Per cent of total value
		$	$ cts.		
Newsprint	734,783	46,230,814	62 91	75·93	63·22
Book and writing paper	48,150	10,732,807	222 90	4·97	14·68
Wrapping paper	61,180	7,341,372	119 99	6·32	10·04
Boards	87,749	5,551,409	63 26	9·07	7·59
Other paper products	35,862	3,267,142	91 10	3·71	4·47
All other products (value only)	....	3,577,369	-	-	-
Totals	**967,724**	**76,700,913**	-	**100·00**	**100·00**

The newsprint group, which in 1917 accounted for 80·8 per cent of the total tonnage and 62·4 per cent of the total value, fell in 1918 to 75·93 per cent of the tonnage, but shows a small increase in per cent of total value, being 63·22. Book and writing paper, which were 5·6 per cent of the tonnage and 14·9 per cent of the value in 1917, fell to 4·97 per cent of the tonnage and 14·68 per cent of the value in 1918. The other groups show increases in tonnage and value over 1917, the percentages being as follows: wrapping papers,

which in 1917 were 5·9 per cent of the total tonnage and 9·1 per cent of the total value, rose in 1918 to 6·32 per cent of tonnage and 10·04 per cent of value; boards, which in 1917 were 6·3 per cent of tonnage and 5·7 per cent of value, rose in 1918 to 9·07 per cent of tonnage and 7·59 per cent of value; other paper products, which were in 1917 1·3 per cent in tonnage and 2·4 per cent of value, rose to 3·71 per cent and 4·47 per cent for tonnage and value respectively in 1918.

The average value per ton of newsprint paper rose from $56.35 in 1917 to $62.91 in 1918, an advance of $6.56 per ton, or 11·64 per cent; book and writing paper rose from $193.40 per ton in 1917 to $222.90 per ton in 1918, an advance of $29.50 per ton, or 15·25 per cent; wrapping papers rose from $112.12 per ton in 1917 to $119.99 per ton in 1918, an advance of $7.87 per ton, or 7·02 per cent. Boards on the other hand show a decline from $65·50 per ton in 1917 to $63·26 per ton in 1918, a decrease per ton of $2.24, or 3·42 per cent; other paper products also show a decrease, having fallen from $132.06 per ton in 1917 to $91.11 per ton in 1918, a decline of $40.95 per ton, or 31 per cent.

The number of mills engaged in the production of paper is shown by classes, as follows: Newsprint, 23 mills; book and writing paper, 16 mills; wrapping paper, 16 mills; boards, 13 mills; and other paper products, 18 mills.

The production of paper by provinces is summarized in the following table by tonnage and value:—

		British Columbia	Ontario	Quebec	Canada
Newsprint	tons	113,142	325,023	296,618	734,783
	value	7,576,711	20,673,268	17,980,835	46,230,814
Book and writing paper	tons	–	30,989	17,161	48,150
	value	–	6,319,007	4,413,800	10,732,807
Wrapping paper	tons	9,374	12,388	39,418	61,180
	value	1,244,504	1,330,316	4,766,552	7,341,372
Boards	tons	–	51,922	35,827	87,749
	value	–	2,810,527	2,740,882	5,551,409
Other paper products	tons	–	4,906	30,956	35,862
	value	–	735,840	2,531,302	3,267,142
Other products (value only)		442,990	1,399,811	1,734,568	3,577,369
Total	**paper tonnage**	**122,516**	**425,228**	**419,980**	**967,724**
	value all products	**9,264,205**	**33,268,769**	**34,167,939**	**76,900,913**

Raw Materials.

Materials used in the Manufacture of Wood-pulp.—Tables III, IV, V, VI, and VII deal exclusively with the wood used in the manufacture of pulp, forming the principal or primary raw material. Table VIII treats of the secondary materials used with wood in the manufacture of chemical pulp.

The consumption of pulpwood in all mills making pulp, whether purchased or cut from own limits in 1918, was 2,210,744 cords, of the value of $24,886,475, as compared with 2,104,334 cords, of the value of $18,817,483 in 1917. The average price per cord was $8.94 in 1917 and $11.26 in 1918, being an increase per cord over the previous year of 25·83 per cent.

Pulpwood consumption in the provinces continues in the same order as in the reports for previous years, Quebec leading with 1,085,478 cords, Ontario being second with 784,691 cords, British Columbia third with 218,774 cords, New Brunswick fourth with 110,133 cords, and Nova Scotia fifth with 11,668 cords. The quantity of pulpwood consumed shows an increase in each of the provinces except Nova Scotia, where the decrease amounted to 6,706 cords.

Spruce with 1,638,733 cords continues to lead all classes of wood used in the production of pulp, being 74·13 per cent of the total of all woods. Balsam

fir is next in order with 447,243 cords or 20·23 per cent, hemlock with 89,007 cords or 4·30 per cent, jack pine with 25,851 cords or 1·16 per cent, poplar with 9,885 cords or ·45 per cent, and all other woods with 25 cords. Spruce and hemlock show slight decreases in the quantity used as compared with 1917, while the principal remaining woods show increases.

The number of mills reporting the consumption of each kind of wood is shown in Table IV. Spruce was reported as used in 57 mills, balsam fir in 35 mills, hemlock in 7 mills, poplar in 8 mills and jack pine in 2 mills.

For the first time in the history of the industry the quantity of wood used in the manufacture of sulphite pulp exceeds that of ground wood, the figures for 1918 being 1,044,697 cords and 873,084 cords, respectively. The percentages of wood used in the various processes in 1918, were for mechanical or ground wood pulp 39·50 per cent, for sulphite fibre 47·01 per cent, for sulphate fibre 13·14 per cent and for soda fibre ·35 per cent, or a total of 60·50 per cent for the chemical process, as compared with 39·50 per cent for the mechanical process. The increase in the proportion of wood used in the manufacture of pulp by the chemical processes does not represent an equal increase in the production of pulp by these methods as will be seen from a study of Table IX, which gives the average number of pounds of pulp produced per cord of wood in each of the processes, a comparative summary of which follows for the years 1917 and 1918:—

Year	Pounds of pulp produced per cord of wood			
	Soda lb.	Sulphate lb.	Sulphite lb.	Ground wood lb.
1917	930	1,105	1,063	2,043
1918	980	1,133	1,037	2,039

The quantity of pulp produced per cord of wood in the provinces varies considerably in each of the processes. British Columbia is highest in the production of pulp by the mechanical process, averaging 2,485 pounds per cord. Quebec is next with 2,078 pounds, Ontario third with 1,917 pounds, New Brunswick fourth with 1,893 pounds and Nova Scotia fifth with 1,825 pounds. In the sulphite process British Columbia again leads with an average production of 1,059 pounds per cord, followed by New Brunswick with 1,046 pounds, Quebec with 1,042 pounds and Ontario with 1,002 pounds. In the sulphate process Ontario is first with 1,176 pounds per cord, British Columbia second with 1,163 pounds per cord, Quebec third with 1,145 pounds and New Brunswick fourth with 1,050 pounds. Ontario and Quebec are the only provinces producing pulp by the soda process, the quantity per cord being 1,000 pounds and 961 pounds respectively.

The value of the wood used in the various processes rose from $8.94 in 1917 to $11.26 in 1918, an increase of $2.32 per cord, or 26 per cent.

The value of wood used in the mechanical process rose from $8.07 in 1917 to $11.40 in 1918, or 41 per cent. In the sulphite process the rise is less marked as only the higher grades are used, the prices being $10.18 per cord in 1917 as compared with $11.64 in 1918, an increase of about 14·5 per cent. The value of wood in the sulphate process rose from $8.10 per cord in 1917, to $9.41 per cord in 1918, or 16·2 per cent. By the soda process the increase was from $10.07 per cord in 1917 to $11.23 per cord in 1918, or nearly 11·5 per cent.

The value of all other materials used in the manufacture of wood-pulp is shown in table VIII, and amounts to $4,938,667, as compared with a total cost of $1,602,212 in 1917. The items comprising this total were sulphur, 58,950 tons, valued at $1,830,319; limestone and lime, 127,014 tons ,valued

at $729,793; sulphate of soda, 20,495 tons, valued at $522,423; soda ash, 3,708 tons, valued at $159,430; bleach, 3,061 tons, valued at $140,287; and all other miscellaneous materials for which quantities were not specified, valued at $1,556,415.

Materials used in the Manufacture of Paper.—The quantity and value of the materials used in the manufacture of paper, whether in the raw or partially manufactured state, are shown in table X by provinces and classes of mills. A summary table for the Dominion showing the quantities and values of the principal materials in 1918 follows:—

Kinds of materials	Quantity	Cost value at mill
	tons	$
Ground wood pulp	679,395	14,215,895
Sulphite fibre	242,685	13,665,361
Sulphate fibre	35,587	2,260,443
Soda fibre	4,775	397,621
Other chemical fibre	2,419	219,654
Rags	20,138	1,412,367
Old or waste paper	46,350	1,320,338
All other paper stock	8,764	634,149
Soda ash	968	47,280
Alum	8,382	375,366
Clay	9,212	217,922
All other materials (value only)	–	2,782,940
Total cost of materials	–	37,549,336

The total cost of materials in 1917 was $28,617,334 and in 1918, $37,549,336, an increase of $8,932,002, or 31·2 per cent.

Fuel consumption.—Table XI shows the quantities and values of the various kinds of fuel used in each class of mills for the year ended December 31st, 1918. The total cost of all fuel used in the industry was $10,191,084, of which bituminous coal accounted for $9,151,522 or about 90 per cent of the entire fuel cost. The following summary table shows the quantity and value of each class of fuel used in the Dominion by origin:—

Kinds of fuel		Canadian		Foreign	
		Quantity	Value	Quantity	Value
			$		$
Bituminous coal, slack	ton	11,388	84,832	212,938	1,650,681
Bituminous coal, lump	"	2,972	30,711	255,960	1,880,239
Bituminous coal, run of mine	"	128,979	1,981,579	399,362	3,523,480
Anthracite coal, dust	"	–	–	12,174	90,000
Anthracite coal, lump	"	–	–	162	1,762
Lignite coal	"	788	7,410	17	190
Coke	"	–	–	36	676
Gasoline	gal.	91,451	22,002	–	–
Oil (fuel)	"	1,820	373	13,947,600	519,390
Wood	cd.	53,296	356,573	–	–
All other fuel		–	17,914	–	23,182
Total fuel cost		–	2,501,394	–	7,689,690

Agencies of Production — (1) Capital — Mill Equipment — Power Employed.

The agencies of production of a fixed character, as outlined above, are presented in Tables XII to XVI of this report.

Capital.—Table XII shows the distribution of capital under four heads: (*a*) land, buildings and fixtures, (*b*) machinery and tools, (*c*) materials on hand, stocks in process, finished products on hand, fuel and miscellaneous supplies,

and (*d*) cash, trading and operating accounts and bills receivable. The statistics are also presented by provinces and classes of mills, a summary of which is appended for the Dominion:—

	In paper mills	In pulp mills	In pulp and paper mills	In all classes of mills
	$	$	$	$
Land, buildings and fixtures	4,379,659	37,230,737	77,195,185	118,805,581
Machinery and tools	3,965,298	18,098,279	38,563,689	60,627,266
Materials on hand, stocks in process, etc	2,276,540	8,955,808	28,419,730	39,652,078
Cash, trading and operating accounts, etc	1,899,268	7,423,399	12,937,112	22,259,779
Totals	**12,520,765**	**71,708,223**	**157,115,716**	**241,344,704**

PERCENTAGES

Land, buildings and fixtures	34·98	51·92	49·13	49·23
Machinery and tools	31·67	25·24	24·55	25·12
Materials on hand, etc	18·18	12·49	18·09	16·43
Cash, trading and operating accounts, etc	15·17	10·35	8·23	9·22
	100·00	**100·00**	**100·00**	**100·00**

The total capital investment by provinces for each class of mills in 1918 is presented in the following summary table:—

Provinces	In paper mills	In pulp mills	In pulp and paper mills	In all classes of mills
	$	$	$	$
British Columbia	-	17,413,569	25,292,419	42,705,988
Ontario	5,341,192	21,198,866	62,036,749	88,576,807
Quebec	7,179,573	24,490,175	69,786,548	101,456,296
New Brunswick	-	7,852,225	-	7,852,225
Nova Scotia	-	753,388	-	753,388
Totals for Canada	**12,520,765**	**71,708,223**	**157,115,716**	**241,344,704**

The percentage of capital is largest in the class of pulp and paper mills, being 65·10 per cent of the total; pulp mills are next with 29·71 per cent, and paper mills last with 5·19 per cent. Each province shows an increase in the amount of capital investment over 1917. British Columbia rose from $22,584,652 in 1917 to $42,705,988 in 1918, an increase of 90 per cent; Ontario from $72,006,972 in 1917 to $88,576,807 in 1918, or about 23 per cent; Quebec from $84,609,584 in 1917 to $101,456,296 in 1918, or about 30 per cent increase; New Brunswick from $7,136,277 in 1917 to $7,852,225 in 1918, or 10 per cent increase, and Nova Scotia from $449,920 in 1917 to $753,388 in 1918, or a little more than 67 per cent. The average value of the total capital invested in the 30 plants making paper only, was $417,359; in the 38 plants making pulp only, $1,887,058, and in the 26 combined pulp and paper mills, $6,042,912.

Pulp Mill Machinery (Table XIII).—The total capacity of mills making ground wood-pulp in the Dominion in 1918 was 1,146,154 tons dry weight, of which the mills in the province of Quebec reported a total capacity of 620,784

tons, or 54·16 per cent of the capacity of the Dominion. Ontario mills had a capacity of 382,270 tons, or 33·35 per cent; British Columbia mills of 103,600 tons, or 9·04 per cent; Nova Scotia mills of 31,500 tons or 2·75 per cent; and New Brunswick mills of 8,000 tons, or 0·70 per cent.

The actual output of ground wood-pulp in the Dominion during the year was 879,510 tons, or 76·74 per cent of the total capacity. In Quebec the actual output of ground wood-pulp was 493,520 tons ,or 79·50 per cent of full capacity; in Ontario the actual output was 277,922 tons, or 72·70 per cent of full capacity; in British Columbia the actual output was 91,588 tons, or 88·40 per cent of full capacity; in New Brunswick the actual output was 6,463 tons, or 80·80 per cent of full capacity; and in Nova Scotia the total actual output was 10,017 tons, or 31·80 per cent of full capacity.

Table XIV gives the equipment in mills making chemical pulp by the various processes. Sulphite pulp occupies the first place in the Dominion, with a yearly capacity of 613,477 tons and an actual putput of 494,322 tons, or 80 per cent of the full capacity. The sulphate process is next, with a yearly capacity of 191,620 tons and an actual output of 179,600 tons, or about 94 per cent of full capacity, and the soda process last, with a yearly capacity of 5,600 tons and an actual output of 3,761 tons, or 67 per cent of full capacity.

Paper Mill Machinery.—The machinery with which the different classes of mills are equipped for the manufacture of paper is given in Table XV for Canada and the provinces. The total yearly capacity of all mills making paper of any kind in the Dominion was 1,019,534 tons, and the actual output reported for the year was 967,724 tons, or about 95 per cent of full capacity. Ontario leads the provinces with a yearly capacity of 456,672 tons and an actual output of 425,228 tons, or over 93 per cent of full capacity. Quebec is second with a total yearly capacity of 424,862 tons and an actual output of 419,980 tons, or nearly 98 per cent of full capacity, and British Columbia third with a total yearly capacity of 138,000 tons and an actual output of 122,536 tons, or nearly 89 per cent of full capacity. From these figures it will be seen that the margin between capacity and output is 5 per cent for the Dominion, 7 per cent in Ontario, 2 per cent in Quebec, and 11 per cent in British Columbia.

Power Employed.—The various kinds of power employed in the industry, whether owned or rented, is presented in Table XVI for provinces and classes of mills. The total units of power in the Dominion in 1918 numbered 4,001 with a rated horse-power of 664,097, of which 546,198 was actually employed. Water-wheels or turbines consisted of 382 units or 360,858 rated and 300,965 actually used horse-power. Electric motors, owned and rented, numbered 2,946 units of 183,384 rated horse-power and 137,183 actually employed; steam engines numbered 269 units of 56,660 rated and 47,362 used horse-power; gasoline engines numbered 9 with 82 rated and 82 used horse-power. Other unspecified powers numbered 18 units with a rated horse-power of 3,100 and used horse-power of 2,375.

Of the total power actually employed 64·57 per cent was in pulp and paper mills, 30·86 per cent in pulp mills and 4·57 per cent in paper mills. By provinces, Quebec used 51·40 per cent of the power actually employed, Ontario 32·22 per cent, British Columbia 12·23 per cent, New Brunswick 2·48 per cent and Nova Scotia 1·67 per cent.

Agencies of Production — (2) Employees, Salaries, Wages, and Working Time.

Employment statistics are presented in Tables XVII to XX.

Employees, Salaries and Wages.—A general review of the number of persons at employment, male and female, by classes of mills, together with the amount paid in salaries and wages, is given in Table XVII. A comparison of the number at employment by classes and the salaries and wages paid for the years 1917 and 1918 shows as follows:—

		Male No.	Female No.	Salaries and Wages	Increase per cent	
					Employees	Salaries and Wages
				$		
Officers, superintendents and managers	1917	384	5	1,280,191		
	1918	462	2	1,807,468	19·28	41·19
Clerks, stenographers and other salaried employees	1917	961	213	1,288,821		
	1918	1,164	301	1,888,151	24·70	46·50
Wage earners, average number	1917	20,730	672	17,789,007		
	1918	23,086	848	23,278,606	11·83	30·86
Totals	**1917**	**22,075**	**890**	**20,358,019**		
	1918	**24,712**	**1,151**	**26,974,225**	**12·62**	**32·50**

It will be observed in the foregoing table that the total employees connected with the industry increased by 12·62 per cent and the total of salary and wage payments by 32·50 per cent. In the class of officials, superintendents and managers, the number of persons employed increased by 19·28 per cent and the salaries paid by 41·19 per cent. In the class including clerks, stenographers, etc., the number of persons employed increased by 24·70 per cent and the salaries by 46·50 per cent. In the class of employees working for wages the increase in number was 11·83 per cent and in wages paid, 30·86 per cent. Thus, while the number of employees in each class shows a considerable increase, the amounts paid in salaries and wages in the same classes show marked increases.

A comparison of the average salaries and wages paid to each class of employees for the calendar years 1917 and 1918 is given in the accompanying table:—

	1917	1918	Increase	
			Amount	Per cent
	$	$	$	
Officers, superintendents, etc.	3,291	3,895	604	18·35
Clerks, stenographers, etc.	1,098	1,289	191	17·39
Wage earners	831	972	141	16·97

It will be observed that the average salaries of officers, superintendents and managers have advanced from $3,291 in 1917 to $3,895 in 1918, an increase of $604 for the year, or 18·35 per cent; that of clerks, stenographers, etc., from $1,098 in 1917 to $1,289 in 1918, an advance of $191 per employee, or a per cent increase of 17·39. The average wages of workers rose from $831 in 1917 to $972 in 1918, or an advance in yearly wages of $141 each, equal to a per cent increase of 16·97.

The number of persons employed by months in the various classes of mills is shown in Table XVIII. The months of highest employment in pulp mills

were from June to September, and the lowest December, January, February and March. In pulp and paper mills it ranges from June–August for highest and December–March for lowest employment. Paper mills show highest employment in December and lowest in January, while in the remaining months employment varies little from the average throughout the year.

Table XIX presents statistics of classified weekly wage payments by mill workers. A comparative table is given below. Of the 21,699 employees on wages in 1917, the number receiving less than $10 per week was 1,546, or 7·1 per cent of the total, whereas in 1918 the number receiving less than $10 per week was 1,173 or 5 per cent. Those receiving $10 but less than $15 per week numbered 6,999 in 1917, or 32·2 per cent, as compared with 3,062 in 1918, or 13·1 per cent. In the class receiving $15 per week but less than $20 the number was 8,130 in 1917, or 37·5 per cent as against 7,499 in 1918, or 32·2 per cent. In the class receiving $20 but less than $25 per week the number was 3,119 in 1917, or 14·4 per cent, as against 6,318 in 1918, or 27·1 per cent. In the class receiving more than $25 per week the number in 1917 was 1,905 or 8·8 per cent, as against 5,259 in 1918, or 22·6 per cent.

	1918					1917				
	Over 16 yrs.		Under 16 yrs.		Total	Over 16 yrs.		Under 16 yrs.		Total
	Male	Female	Male	Female		Male	Female	Male	Female	
Under $4	5	4	16	8	33	38	8	2	–	48
$4 but under $5	3	16	5	12	36	24	17	3	6	50
$5 but under $6	3	5	10	16	34	44	84	3	10	141
$6 but under $7	39	65	21	8	133	72	141	14	13	240
$7 but under $8	87	87	21	29	224	114	112	17	2	245
$8 but under $9	122	210	13	16	361	122	95	3	–	220
$9 but under $10	216	111	22	3	352	477	108	17	–	602
$10 but under $12	371	148	23	–	542	1,331	50	8	1	1,390
$12 but under $15	2,402	102	16	–	2,520	5,595	14	–	–	5,609
$15 but under $20	7,420	22	55	2	7,499	8,117	6	7	–	8,130
$20 but under $25	6,308	9	1	–	6,318	3,119	–	–	–	3,119
$25 and over	5,258	1	–	–	5,259	1,904	1	–	–	1,905
Totals	**22,234**	**780**	**203**	**94**	**23,311**	**20,957**	**636**	**74**	**32**	**21,699**

The average weekly wages of all employees irrespective of age or sex was $1,576 in 1917 and $1,920 in 1918, or an average increase of 21·83 per cent.

Table XX shows the average working hours for each class of mills, (*a*) on full time operation, (*b*) three-quarter time, (*c*) one-half time, (*d*) less than one-half time, and (*e*) idle. Pulp and paper mills lead with a total of 290·8 days on full time, followed by paper mills with 257·5 days and pulp mills with 245·7 days, or an average for the three classes of mills of 264·7 days. Pulp mills are highest on the per shift and per week basis with 11·2 and 70·3 hours, respectively, followed by paper mills with 10·1 and 62·9 hours, and pulp and paper mills with 9·3 and 55·3 hours, respectively. Time lost through mills being idle was greatest in pulp mills with 44·9 days, paper mills being next with 37·8 days and pulp and paper mills following with 8·8 days.

Miscellaneous Expenses of Production.

Miscellaneous expenses by classes of mills and provinces are presented in Table XXI, and include the following: Rent of offices, works and machinery $268,224; rent of power, $1,429,873; insurance, $694,510; taxes (internal revenue, war, etc.), $872,880; taxes (provincial, municipal, etc.), $700,680; royalties, use of patents, etc., $12,181; advertising expenses, $60,301; travelling expenses,

$362,178; ordinary repairs to buildings and machinery, $3,116,042; and all other sundry expenses, $5,908,678, making a total for the Dominion of $13,425,547.

All other sundry expenses constituted the principal item, being 44 per cent of the total outlay, repairs to buildings and machinery, 23·2 per cent; rent of power, 10·7 per cent; taxes, 11·7 per cent; insurance, 5·2 per cent; and the remaining items about 5·2 per cent.

Imports and Exports.

Tables XXII, XXIII, XXIV, XXV, XXVI, and XXVII of this report present statistics of the exports and imports of pulpwood, wood-pulp and paper for the calendar years 1916, 1917, and 1918.

Pulpwood.—The quantity and value of the exports of pulpwood by provinces for the calendar years 1916, 1917, and 1918 is given in Table XXII. A large increase in the quantity and value of pulpwood exported will be noted for the year 1918 when compared with 1916–17. In the latter period, there was a decrease of 50,362 cords in 1917 as compared with 1916 or 4·95 per cent, while in 1918 there was an increase of 331,691 cords or approximately 32·58 per cent. The average value per cord of pulpwood exported was $6.43 in 1916, $7.78 in 1917, and $9.63 in 1918. There are no imports of pulpwood into Canada.

In Table XXIII the production, manufacture and export of pulpwood are brought together by provinces. There has been a gradual increase in the quantity used in production and in manufacture in each year, while the quantity for export has fluctuated. The province of Quebec exported over 65 per cent of the total number of cords in 1918, New Brunswick nearly 20 per cent, and Ontario a little under 15 per cent.

Wood-pulp.—Tables XXIV and XXV deal with the exports and imports of wood-pulp by classes and by countries to which it was exported, for the calendar years 1916, 1917, and 1918. Nearly 93·20 per cent of the total quantity exported in 1918 went to the United States, 4·89 per cent to Japan, 1·04 per cent to other countries, and 0·87 per cent to the United Kingdom. Of the kinds of pulp exported chemical pulp formed 69 per cent of the total exported and mechanical pulp 31 per cent. The United States in 1918 took over 98 per cent of the total export of mechanical pulp and over 90 per cent of the export of chemical pulp.

Table XXV shows the value of the imports of wood-pulp into Canada for the calendar years 1916, 1917, and 1918. All of it came from the United States. The value in 1918 decreased by $116,853 or nearly 20 per cent, as compared with the previous year.

Paper.—The exports and imports of paper and its manufacture, by kinds or classes, for the calendar years 1916, 1917, and 1918 are shown in Tables XXVI and XXVII. The exports of paper (Table XXVI) show increases in each of the various items, the largest single item being that of printing paper or newsprint, which amounted to $37,301,269 in a total value of all exports of $42,950,759, or nearly 87 per cent. The increase over the year 1917 was $7,328,827, or approximately 20 per cent. Table XXVII shows the statistics of imports for 1916, 1917, and 1918. The value of imported papers show annual increases but in a lesser degree than that of exports. In the year 1917 the increase of exports was approximately 52 per cent and of imports 26 per cent, while in 1918 the increases were 20 per cent in exports and 7·6 per cent in imports.

TABLES

TABLEAUX

PRODUCTION:

Tableau I —Pulpe de bois.
Tableau II —Papier.

MATIÈRES PREMIÈRES:

Tableau III —Bois à pulpe, par provinces, 1917 et 1918.
Tableau IV —Bois à pulpe, par essences de bois, 1917 et 1918.
Tableau V —Bois à pulpe, par procédés, 1917 et 1918.
Tableau VI —Bois à pulpe, par provinces, essences de bois et procédés, 1918.
Tableau VII —Consommation du bois à pulpe, par essences de bois et genres de fabriques, 1918.
Tableau VIII —Autres matières premières employées dans la fabrication de la pulpe de bois, 1918.
Tableau IX —Quantité moyenne de livres de pulpe par corde de bois.
Tableau X —Matières premières employées dans la fabrication du papier, 1918.
Tableau XI —Consommation du combustible par genres de fabriques, 1918.

CAPITAL, MACHINERIE, FORCE MOTRICE EMPLOYÉE:

Tableau XII —Capital placé dans l'industrie de la pulpe et du papier.
Tableau XIII —Agencement des fabriques de pâte de bois.
Tableau XIV —Machinerie des pulperies.
Tableau XV —Machinerie des papeteries.
Tableau XVI —Force motrice employée.

PERSONNEL, APPOINTEMENTS, SALAIRES, DURÉE DES OPÉRATIONS:

Tableau XVII —Personnel, appointements et salaires.
Tableau XVIII —Employés, par mois, etc.
Tableau XIX —Salaires hebdomadaires classifiés.
Tableau XX —Durée moyenne des opérations.

FRAIS GÉNÉRAUX:

Tableau XXI —Frais généraux.

IMPORTATIONS ET EXPORTATIONS:

Tableau XXII —Exportations de bois à pulpe.
Tableau XXIII —Production, consommation et exportations du bois à pulpe, comparées, 1916, 1917 et 1918.
Tableau XXIV —Exportations de pulpe de bois par pays, 1916, 1917 et 1918.
Tableau XXV —Importations de pulpe de bois, par pays, 1916, 1917 et 1918.
Tableau XXVI —Exportations de papier, 1916, 1917 et 1918.
Tableau XXVII —Importations de papier, 1916, 1917 et 1918.

Table I.—Wood-Pulp Production, Use and Sale by Classes of Mills, 1918.

Kinds of pulp by provinces	Pulp Mills — Pulperies				Pulp and — Pulperies et	
	Total production — Production totale	Made for own use — Pour la consommation	Made for Sale — Pour la vente		Total production — Production totale	Made for own use — Pour la consommation
	Tons of 2,000 lbs. — Tonnes de 2,000 liv.	Tons of 2,000 lbs. — Tonnes de 2,000 liv.	Tons of 2,000 lbs. — Tonnes de 2,000 liv.	Value — Valeur	Tons of 2,000 lbs. — Tonnes de 2,000 liv.	Tons of 2,000 lbs. — Tonnes de 2,000 liv.
British Columbia						
Ground wood	–	–	–	–	91,588	91,138
Soda fibre	–	–	–	–	–	–
Sulphite fibre	37,795	–	37,795	2,834,625	28,534	28,230
Sulphate fibre	2,562	–	2,562	252,580	12,682	9,825
Other miscellaneous products	–	–	–	766,146	–	–
Totals	**40,357**	–	**40,357**	**3,853,351**	**132,804**	**129,193**
New Brunswick						
Ground wood	6,463	–	6,463	155,000	–	–
Soda fibre	–	–	–	–	–	–
Sulphite fibre	30,766	–	30,766	2,089,662	–	–
Sulphate fibre	29,390	–	29,390	2,823,994	–	–
Other miscellaneous products	–	–	–	–	–	–
Total	**66,619**	–	**66,619**	**5,068,656**	–	–
Nova Scotia						
Ground wood	10,017	–	10,017	226,740	–	–
Soda fibre	–	–	–	–	–	–
Sulphite fibre	–	–	–	–	–	–
Sulphate fibre	–	–	–	–	–	–
Other miscellaneous products	–	–	–	16,711	–	–
Total	**10,017**	–	**10,017**	**243,451**	–	–
Ontario						
Ground wood	15,119	–	15,119	483,268	262,803	240,943
Soda fibre	–	–	–	–	730	730
Sulphite fibre	93,820	–	93,820	7,857,987	122,435	70,786
Sulphate fibre	10,459	–	10,459	853,030	–	–
Other miscellaneous products	–	–	–	517,555	–	–
Total	**119,398**	–	**119,398**	**9,711,840**	**385,968**	**312,459**
Quebec						
Ground wood	201,730	–	201,730	5,326,784	291,790	274,249
Soda fibre	–	–	–	–	3,031	3,031
Sulphite fibre	41,955	–	41,955	3,054,500	139,017	76,424
Sulphate fibre	45,267	–	45,267	3,631,747	79,240	25,228
Other miscellaneous products	–	–	–	5,227	–	–
Total	**288,952**	–	**288,952**	**12,018,258**	**513,078**	**378,932**
Canada						
Ground wood	233,329	–	233,329	6,191,792	646,181	606,330
Soda fibre	–	–	–	–	3,761	3,761
Sulphite fibre	204,336	–	204,336	15,836,774	289,986	175,440
Sulphate fibre	87,678	–	87,678	7,561,351	91,922	35,053
Other miscellaneous products	–	–	–	1,305,639	–	–
Total	**525,343**	–	**525,343**	**30,895,556**	**1,031,851**	**820,584**

Tableau I.—Production, consommation et vente de la pulpe de bois, par genres de fabriques, 1918.

paper mills — papeteries		All mills making wood pulp — Toutes fabriques de pulpe de bois				
Made for Sale — Pour la vente		Total production — Production totale	Made for own use — Pour la consommation	Made for Sale — Pour la vente		Espèces de pulpe, par provinces
Tons of 2,000 lbs. — Tonnes de 2,000 liv.	Value — Valeur	Tons of 2,000 lbs. — Tonnes de 2,000 liv.	Tons of 2,000 lbs. — Tonnes de 2,000 liv.	Tons of 2,000 lbs. — Tonnes de 2,000 liv.	Value — Valeur	
						Colombie Britannique
450	6,709	91,588	91,138	450	6,709	Pulpe mécanique.
–	–	–	–	–	–	Pulpe chimique, à la soude.
304	19,099	66,329	28,230	38,099	2,853,724	Pulpe chimique, au sulfite.
2,857	183,565	15,244	9,825	5,419	436,145	Pulpe chimique, au sulfate.
–	–	–	–	–	766,146	Autres produits divers.
3,611	**209,373**	**173,161**	**129,193**	**43,968**	**4,062,724**	**Total**
						Nouveau-Brunswick
–	–	6,463	–	6,463	155,000	Pulpe mécanique.
–	–	–	–	–	–	Pulpe chimique, à la soude.
–	–	30,766	–	30,766	2,089,662	Pulpe chimique, au sulfite.
–	–	29,390	–	29,390	2,823,994	Pulpe chimique, au sulfate.
–	–	–	–	–	–	Autres produits divers.
–	–	**66,619**	–	**66,619**	**5,068,656**	**Total**
						Nouvelle-Ecosse
–	–	10,017	–	10,017	226,740	Pulpe mécanique.
–	–	–	–	–	–	Pulpe chimique, à la soude.
–	–	–	–	–	–	Pulpe chimique, au sulfite.
–	–	–	–	–	–	Pulpe chimique, au salfate.
–	–	–	–	–	16,711	Autres produits divers.
–	–	**10,017**	–	**10,017**	**243,451**	**Total**
						Ontario
21,860	505,844	277,922	240,943	36,979	989,112	Pulpe mécanique.
–	–	730	730	–	–	Pulpe chimique, à la soude.
51,649	3,395,955	216,255	70,786	145,469	11,253,942	Pulpe chimique, au sulfite.
–	–	10,459	–	10,459	853,030	Pulpe chimique, au sulfate.
–	–	–	–	–	517,555	Autres produits divers.
73,509	**3,901,799**	**505,366**	**312,459**	**192,907**	**13,613,639**	**Total**
						Québec
17,541	429,366	493,520	274,249	219,271	5,756,150	Pulpe mécanique.
–	–	3,031	3,031	–	–	Pulpe chimique, à la soude.
62,593	3,212,235	180,972	76,424	104,551	6,266,735	Pulpe chimique, au sulphite.
54,012	3,960,192	124,507	25,228	99,279	7,591,939	Pulpe chimique, au sulfate.
–	–	–	–	–	5,227	Autres produits divers.
134,146	**7,601,793**	**802,030**	**378,932**	**423,101**	**19,620,051**	**Total**
						Canada
39,851	941,919	879,510	606,330	273,180	7,133,711	Pulpe mécanique.
–	–	3,761	3,761	–	–	Pulpe chimique, à la soude.
114,546	6,627,289	494,322	175,440	318,882	22,464,063	Pulpe chimique, au sulphite.
56,869	4,143,757	179,600	35,053	144,547	11,705,108	Pulpe chimique, au sulfate
–	–	–	–	–	1,305,639	Autres produits divers.
211,266	**11,712,965**	**1,557,193**	**820,584**	**736,609**	**42,608,521**	**Total**

Table II.—Paper production in Canada and the Provinces by Classes of Mills, 1918.

Kinds of Products	In Paper Mills — Dans les papeteries					
	Ontario		Quebec		Canada	
	Quantity — Quantité	Value — Valeur	Quantity — Quantité	Value — Valeur	Quantity — Quantité	Value — Valeur
	Tons	$	Tons	$	Tons	$
Newsprint Paper—						
In rolls	–	–	248	19,906	248	19,906
In sheets	–	–	850	64,250	850	64,250
Hanging papers	–	–	1,478	131,262	1,478	131,262
Poster paper	–	–	–	–	–	–
Book and Writing Papers—						
Book, wood fibre chief ingredient	4,664	835,000	2,927	537,948	7,591	1,372,948
Book, rags chief ingredient	–	–	–	–	–	–
Cover paper	165	29,862	–	–	165	29,862
Plate, map lithograph, etc	7,137	1,044,759	211	77,015	7,348	1,121,774
Cardboard, bristol board, etc	7,757	1,378,560	–	–	7,757	1,378,560
Coated paper	5,204	1,128,427	822	207,263	6,026	1,335,690
Writing paper	170	92,194	3,603	1,540,598	3,773	1,632,792
All other fine paper	–	–	3,354	1,110,046	3,354	1,110,046
Wrapping papers—						
Manilla (rope, jute, tag, etc)	999	125,989	–	–	999	125,989
Heavy wrapping (mill wrapper)	–	–	7,248	616,100	7,248	616,100
Straw wrapping	–	–	–	–	–	–
Bogus or wood manilla	–	–	233	17,591	233	17,591
Kraft paper	208	39,694	14	1,670	222	41,364
All other	762	143,888	931	62,650	1,693	206,538
Boards—						
Wood-pulp board	1,276	82,262	–	–	1,276	82,262
Straw board	4,833	288,415	26	1,560	4,859	289,975
News board	2,114	116,163	–	–	2,114	116,163
Binder's board	–	–	–	–	–	–
All other boards	460	28,309	400	68,000	860	96,309
Other Paper Products—						
Tissue paper	913	280.193	–	–	913	280,193
Toilet paper	1,306	257,852	–	–	1,306	257,852
Blotting paper	–	–	–	–	–	–
Building, roofing and sheathing paper	2,100	109,500	16,631	1,472,703	18,731	1,582,203
Asbestos	–	–	–	–	–	–
Miscellaneous	413	78,725	513	55,311	926	134,036
All other products	–	71,924	–	457,771	–	529,695
Construction and repair work—						
Buildings	–	5,055	–	105,000	–	110,055
Machinery	–	34,747	–	74,504	–	109,251
Total	–	**6,171,518**	–	**6,621,148**	–	**12,792,666**

Tableau II.—Production du papier au Canada, par provinces et par genres de fabriques, 1918.

In Pulp and Paper Mills — Dans les pulperies et papeteries								
British Columbia — Colombie Britannique		Ontario.		Quebec.		Canada.		Espèces de produits
Quantity — Quantité	Value — Valeur	Quantity — Quantité	Value — Valeur	Quantity — Quantité	Value — Valeur	Quantity — Quantité	Value — Valeur	
Tons	$	Tons	$	Tons	$	Tons	$	
								Papier à journaux—
109,037	7,325,157	317,51620	206,331	287,398	17,286,120	713,951	44,817,608	En rouleaux.
4,105	251,554	4,692	293,629	6,644	479,297	15,441	1,024,480	En feuilles.
–	–	2,815	173,308	–	–	2,815	173,308	A tapisserie.
–	–	–	–	–	–	–	–	Pour affiches.
								Papier à livres et pour écrire.
–	–	2,118	374,001	3,888	560,812	6,006	934,813	A liv., élé. princ. en fib. de bois.
–	–	–	–	–	–	–	–	A liv., élém. princ. en chiffon.
–	–	–	–	491	86,322	491	86,322	Pour couvertures de livres.
–	–	–	–	–	–	–	–	Enduit. à cartes géogr. à lithog.
–	–	–	–	–	–	–	–	Carton, bristol, etc.
–	–	–	–	–	–	–	–	Papier couché.
–	–	3,774	1,436,204	1,287	212,876	5,061	1,649,080	Papier à écrire.
–	–	–	–	578	80,920	578	80,920	Tous autres papiers fins.
								Papier d'emballage—
–	–	989	217,580	3,124	366,812	4,113	584,392	Manille, cordage, jute, tag, etc.
1,094	38,290	5,656	228,030	875	71,849	7,625	338,169	Gros papier d'emballage.
–	–	–	–	358	31.408	358	31,408	De paille pour emballage.
–	–	966	96,600	3,353	290,022	4,319	386,622	Façon manille ou manille de bois.
7,074	997,309	212	36,040	23,102	3,291,790	30,408	4,325,139	Papier Kraft.
1,206	208,905	2,596	442,495	180	16,660	3,982	668,060	Tous autres papiers d'emballage.
								Cartons—
–	–	30,097	1,380,653	29,054	2,088,301	59,151	3,468,954	Carton de pulpe de bois.
–	–	–	–	–	–	–	–	Carton de paille.
–	–	–	–	–	–	–	–	Carton pour impressions.
–	–	–	–	–	–	–	–	Carton pour reliure.
–	–	13,142	914,725	6,347	583,021	19,489	1,497,746	Tous autres cartons.
								Autres produits du papier—
–	–	–	–	48	9,600	48	9,600	Papier joseph ou papier pelure.
–	–	–	–	611	70,265	611	70.265	Papier de toilette.
–	–	–	–	–	–	–	–	Papier buvard.
–	–	174	9,570	15	730	189	10,300	Papier de toiture, de lambrissage
–	–	–	–	–	–	–	–	D'amiante.
–	–	–	–	13,138	922,693	13,138	922,693	Divers.
–	–	–	454,812	–	195,719	–	650,531	**Tous autres produits.**
								Constructions et réparations—
–	346,127	–	130,251	–	19,362	–	495,740	Aux bâtiments.
–	96,863	–	703,022	–	882,212	–	1,682,097	A la machinerie.
–	**9,264,295**	–	**27,097,251**	–	**27,546,791**	–	**63,908,247**	**Total.**

Table II.—Paper production in Canada and the Provinces by Classes of Mills, 1918—Concluded.

Kinds of Products	In all Classes — Dans toutes			
	British Columbia — Colombie Britannique		Ontario	
	Quantity — Quantité	Value — Valeur	Quantity — Quantité	Value — Valeur
	Tons	$	Tons	$
Newsprint Paper:—				
In rolls	109,037	7,325,157	317,516	20,206,331
In sheets	4,105	251,554	4,692	293,629
Hanging papers	–	–	2,815	173,308
Poster paper	–	–	–	–
Book and Writing Papers:—				
Book, wood fibre chief ingredient	–	–	6,782	1,209,001
Book, rags chief ingredient	–	–	–	–
Cover	–	–	165	29,862
Plate, map, lithograph, etc	–	–	7,137	1,044,759
Cardboard, bristol board, etc	–	–	7,757	1,378,560
Coated paper	–	–	5,204	1,128,427
Writing paper	–	–	3,944	1,528,398
All other fine paper	–	–	–	–
Wrapping Papers:—				
Manilla (rope, jute, tag, etc.)	–	–	1,988	343,569
Heavy wrapping (mill wrapper)	1,094	38,290	5,656	228,030
Straw wrapping	–	–	–	–
Bogus or wood manilla	–	–	966	96,600
Kraft paper	7,074	997,309	420	75,734
All other wrapping paper	1,206	208,905	3,358	586,383
Boards:—				
Wood pulp board	–	–	31,373	1,462,915
Straw board	–	–	4,833	288,415
News board	–	–	2,114	116,163
Binder's board	–	–	–	–
All other boards	–	–	13,602	943,034
Other Paper Products:—				
Tissue paper	–	–	913	280,193
Toilet paper	–	–	1,306	257,852
Blotting paper	–	–	–	–
Building, roofing and sheathing paper	–	–	2,274	119,070
Asbestos	–	–	–	–
Miscellaneous	–	–	413	78,725
All other products	–	–	–	526,736
Construction and repair work:—				
Buildings	–	346,127	–	135,306
Machinery	–	96,863	–	737,769
Total	–	**9,264,205**	–	**33,268,769**

Tableau II.—Production du papier au Canada par provinces et par genres de fabriques, 1918—fin.

of Paper Mills — papeteries				
Québec		Canada		Espèces de produits
Quantity — Quantité	Value — Valeur	Quantity — Quantité	Value — Valeur	
Tons	$	Tons	$	
				Papier à journaux:—
287,646	17,306,026	714,199	44,837,514	En rouleaux.
7,494	543,547	16,291	1,088,730	En feuilles.
1,478	131,262	4,293	304,570	A tapisserie.
–	–	–	–	Pour affiches.
				Papier à livres et pour écrire:—
6,815	1,098,760	13,597	2,307,761	A livres, élément principal en fibre de bois.
–	–	–	–	A livres, élément principal en chiffon.
491	86,322	656	116,184	Pour couvertures de livres.
211	77,015	7,348	1,121,774	Enduit, à cartes géographiques et lithographie.
–	–	7,757	1,378,560	Carton, bristol, etc.
822	207,263	6,026	1,335,690	Papier couché.
4,890	1,753,474	8,834	3,281,872	Papier à écrire.
3,932	1,190,966	3,932	1,190,966	Tous autres papiers fins.
				Papier d'emballage:—
3,124	366,812	5,112	710,381	Manille (cordage, jute, tag).
8,123	687,949	14,873	954,269	Gros papier d'emballage.
358	31,408	358	31,408	De paille pour emballage.
3,586	307,613	4,552	404,213	Façon manille ou manille de bois.
23,116	3,293,460	30,610	4,366,503	Papier Kraft.
1,111	79,310	5,675	874,598	Tous autres papier d'emballage.
				Cartons:—
29,054	2,088,301	60,427	3,551,216	Cartons de pulpe de bois.
26	1,560	4,859	289,975	Cartons de paille.
–	–	2,114	116,163	Cartons pour impressions.
–	–	–	–	Cartons pour reliure.
6,747	651,021	20,349	1,594,055	Tous autres cartons.
				Autres produits du papier:—
48	9,600	961	289,793	Papier joseph ou papier pelure.
611	70,265	1,917	328,117	Papier de toilette.
–	–	–	–	Papier buvard.
16,646	1,473,433	18,920	1,592,503	Papier de toiture, de lambrissage.
–	–	–	–	D'amiante.
13,651	978,004	14,064	1,056,729	Divers.
–	653,490	–	1,180,226	**Tous autres produits.**
				Constructions et réparations:—
–	124,362	–	605,795	Aux bâtiments.
–	956,716	–	1,791,348	A la machinerie.
–	**34,167,939**	–	**76,700,913**	**Total.**

Table III.—Pulpwood used by Provinces, 1917 and 1918.

Tableau III.—Bois à pulpe, 1917 et 1918, par provinces.

Provinces — Provinces	No. of firms reporting — Nombre de compagnies faisant rapport 1918	Quantity — Quantité: Cords — Cordes 1917	Quantity — Quantité: Cords — Cordes 1918	Per cent distribution — Pourcentage, 1918	Total value — Valeur totale 1918	Average value per cord — Valeur moyenne par corde: 1917	Average value per cord — Valeur moyenne par corde: 1918
					$	$	$
Canada	**64**	**2,104,334**	**2,210,744**	**100·00**	**24,886,475**	**8·94**	**11·26**
Quebec—Québec	27	1,109,869	1,085,478	49·10	11,061,191	8·60	10·19
Ontario—Ontario	21	735,691	784,691	35·50	10,395,717	10·10	13·25
British Columbia—Colombie Britannique	6	134,814	218,774	9·90	2,434,897	7·19	11·13
New Brunswick—Nouveau-Brunswick	5	105,586	110,133	4·98	920,854	6·95	8·36
Nova Scotia—Nouvelle-Ecosse	5	18,374	11,668	0·52	73,816	7·26	6·32

Table IV.—Pulpwood by Kinds of Wood, 1917 and 1918.

Tableau IV.—Bois à pulpe, 1917 et 1918, par essences.

Kinds of wood—Essences de bois	No. of firms reporting — Nombre de compagnies faisant rapport 1918	Quantity — Quantité: Cords — Cordes 1917	Quantity — Quantité: Cords — Cordes 1918	Per cent distribution — Pourcentage, 1918	Total value — Valeur totale 1918	Average value per cord — Valeur moyenne par corde: 1917	Average value per cord — Valeur moyenne par corde: 1918
					$	$	$
Total all woods—Total, tous bois	–	**2,104,334**	**2,210,744**	**100·00**	**24,886,475**	**8·94**	**11·26**
Spruce—Epinette	57	1,678,656	1,638,733	74·13	18,887,125	8·76	11·52
Balsam Fir—Sapin-baumier	35	315,301	447,243	20·23	4,604,987	9·76	10·28
Hemlock—Pruche	7	101,321	89,007	4·03	1,038,867	9.37	11·67
Poplar—Peuplier	8	5,168	9,885	0·45	100,987	8·44	10·21
Pine—Pin	2	2,850	25,851	1·16	254,384	9·00	9·84
Other kinds—Autres espèces	1	–	25	–	125	–	5·00

Table V.—Pulpwood by Processes 1917 and 1918.

Tableau V.—Bois à pulpe, 1917 et 1918, selon les procédés de fabrication.

Processes—Procédés	No. of firms reporting — Nombre de compagnies faisant rapport 1918	Quantity — Quantité: Cords — Cordes 1917	Quantity — Quantité: Cords — Cordes 1918	Per cent distribution — Pourcentage, 1918	Total value — Valeur totale 1918	Average value per cord — Valeur moyenne par corde: 1917	Average value per cord — Valeur moyenne par corde: 1918
					$	$	$
All processes—Tous procédés	–	**2,104,334**	**2,210,744**	**100·00**	**24,886,475**	**8·94**	**11·26**
Mechanical—Mcéanique	44	964,479	873,084	39·50	9,951,390	8·07	11·40
Sulphite—Sulfite	25	855,489	1,044,697	47·01	12,164,248	10·18	11·64
Sulphate—Sulfate	10	274,646	285,194	13·14	2,683,576	8·10	9·41
Soda—Soude	2	9,720	7,769	0·35	87,261	10·07	11·23

Table VI.—Pulpwood 1918 by Provinces, Kinds of Wood and Processes.

Tableau VI.—Bois à pulpe, 1918, par provinces, essences de bois et procédés de fabrication.

	Total quantity — Quantité totale	Total cost — Coût total	Average cost — Coût moyen	Mechanical — Mécanique	Sulphite — Sulfite	Sulphate — Sulfate	Soda — Soude
	tons			tons	tons	tons	tons
Pulp produced—Pulpe fabriquée	**1,557,193**	–	–	**879,510**	**494,322**	**179,600**	**3,761**
Quebec	802,030	–	–	493,520	180,972	124,507	3,031
Ontario	505,366	–	–	277,922	216,255	10,459	730
British Columbia—Colombie Britannique	173,161	–	–	91,588	66,329	15,244	–
New Brunswick—Nouveau-Brunswick	66,619	–	–	6,463	30,766	29,390	–
Nova Scotia—Nouvelle-Ecosse	10,017	–	–	10,017	–	–	–
	cords	$	$ cts	cords	cords	cords	cords
Wood used (Total, all kinds)—Bois employé, total, toutes essences	**2,219,744**	**24,886,475**	**11·26**	**873,084**	**1,044,697**	**285,194**	**7,769**
Quebec	1,085,478	11,061,191	10·19	488,765	377,792	212,613	6,308
Ontario	784,691	10,395,717	13·25	292,127	469,916	21,187	1,461
British Columbia—Colombie Britannique	218,774	2,434,897	11·13	73,699	119,699	25,376	–
New Brunswick—Nouveau-Brunswick	110,133	920,854	8·36	6,825	77,290	26,018	–
Nova Scotia—Nouvelle-Ecosse	11,668	73,816	6·33	11,668	–	–	–
Spruce—Epinette blanche	**1,638,733**	**18,887,125**	**10·45**	**671,538**	**800,669**	**164,044**	**2,482**
Quebec	733,606	7,544,150	10·28	351,620	239,225	140,279	2,482
Ontario	711,574	9,506,034	13·36	265,874	443,582	2,118	–
British Columbia—Colombie Britannique	104,258	1,102,284	10·57	40,122	48,919	15,217	–
New Brunswick—Nouveau-Brunswick	79,141	670,030	8·47	3,768	68,943	6,430	–
Nova Scotia—Nouvelle-Ecosse	10,154	64,627	6·36	10,154	–	–	–
Basisam Fir—Sapin baume	**447,243**	**4,604,987**	**11·52**	**173,450**	**178,549**	**95,244**	–
Quebec	342,807	3,432,456	10·01	133,106	137,367	72,334	–
Ontario	41,803	562,305	13·45	20,214	21,589	–	–
British Columbia—Colombie Britannique	30,227	350,913	11·61	15,659	11,246	3,322	–
New Brunswick—Nouveau-Brunswick	30,992	250,824	7·09	3,057	8,347	19,588	–
Nova Scotia—Nouvelle-Ecosse	1,414	8,489	6·00	1,414	–	–	–
Hemlock—Pruche	**89,007**	**1,038,867**	**11·67**	**19,580**	**61,293**	**6,837**	**1,297**
Quebec	5,336	43,896	8·23	4,039	–	–	1,297
Ontario	1,759	35,180	20·00	–	1,759	–	–
British Columbia—Colombie Britannique	81,912	959,791	11·82	15,541	59,534	6,837	–
Jack Pine—Pin gris	**25,851**	**254,384**	**9·84**	**4,727**	**2,055**	**19,069**	–
Ontario	25,851	254,384	9·84	4,727	2,055	19,069	–
Poplar—Peuplier	9,885	100,987	**11·22**	**3,789**	**2,131**	–	**3,965**
Quebec	3,704	40,564	10·95	–	1,200	—	2,504
Ontario	3,704	37,814	12·21	1,312	931	–	1,461
British Columbia—Colombie Britannique	2,377	21,909	9·22	2,377	–	–	–
Nova Scotia—Nouvelle-Ecosse	100	700	7·00	100	–	–	–
All other (not specified)—Tous autres (non specifiés)	**25**	**125**	**5·00**	–	–	–	
Quebec	25	125	5·00	–	–	–	

Table VII.—Materials used—Pulpwood Consumption by Kinds of Wood and Classes of Mill whether purchased or cut from own limits.

Kind of wood by provinces	Pulp Mills — Pulperies: Purchased — Acheté: Quantity cords — Quantité cordes	Pulp Mills — Pulperies: Purchased — Acheté: Value — Valeur	Pulp Mills — Pulperies: From own limits — Coupé chez le fabricant: Quantity cords — Quantité cordes	Pulp Mills — Pulperies: From own limits — Coupé chez le fabricant: Value — Valeur	Pulp and Paper — Pulperies et: Purchased — Acheté: Quantity cords — Quantité cordes	Pulp and Paper — Pulperies et: Purchased — Acheté: Value — Valeur
		$		$		$
British Columbia	**57,452**	**749,703**	**18,840**	**148,899**	**21,484**	**164,038**
Spruce	16,959	177,011	13,697	108,399	5,599	45,438
Balsam Fir	7,580	109,186	–	–	3,018	24,452
Hemlock	32,913	463,506	5,143	40,500	12,251	90,915
Poplar	–	–	–	–	616	3,233
New Brunswick	**20,241**	**163,315**	**89,892**	**757,539**	–	–
Spruce	20,241	163,315	58,900	506,715	–	–
Balsam Fir	–	–	30,992	250,824	–	–
Hemlock	–	–	–	–	–	–
Nova Scotia	**11,014**	**69,700**	**654**	**4,116**	–	–
Spruce	9,500	60,511	654	4,116	–	–
Balsam Fir	1,414	8,489	–	–	–	–
Poplar	100	700	–	–	–	–
Jack Pine	–	–	–	–	–	–
Ontario	**95,921**	**1,278,519**	**174,180**	**2,134,789**	**209,788**	**3,033,328**
Spruce	81,073	1,141,819	162,288	2,007,311	194,860	2,819,613
Balsam Fir	5,719	66,401	1,791	12,271	8,822	144,394
Hemlock	–	–	–	–	–	–
Poplar	161	2,152	–	–	3,543	35,662
Jack Pine	8,968	68,147	10,101	115,207	2,563	33,659
Quebec	**80,477**	**645,580**	**318,026**	**2,376,219**	**220,720**	**2,877,124**
Spruce	35,703	279,211	216,020	1,643,956	158,918	1,934,342
Balsam Fir	41,215	342,020	102,006	732,263	56,296	882,546
Hemlock	3,559	24,349	–	–	1,777	19,547
Poplar	–	–	–	–	3,704	40,564
All other	–	–	–	–	25	125
Canada	**265,105**	**2,906,817**	**601,592**	**5,421,562**	**451,992**	**6,074,490**
Spruce	163,476	1,821,867	451,559	4,270,497	359,377	4,799,393
Balsam Fir	55,928	526,096	134,789	995,358	68,136	1,051,392
Hemlock	36,472	487,855	5,143	40,500	14,028	110,462
Poplar	261	2,852	–	–	7,863	79,459
Jack Pine	8,968	68,147	10,101	115,207	2,563	33,659
All other	–	–	–	–	25	125

Tableau VII.—Matières premières employées—Consommation du bois de pulpe selon les essences de bois et genres de fabriques, soit qu'il ait été acheté ou coupé chez le fabricant.

Mills — papeteries: From own limits — Coupé chez le fabricant: Quantity cords — Quantité cordes	Value — Valeur	All mills making wood pulp — Toutes fabriques de pulpe de bois: Purchased — Acheté: Quantity cords — Quantité cordes	Valeu — Valeur	From own limits — Coupé chez le fabricant: Quantity cords — Quantité cordes	Value — Valeur	Essences de bois, par provinces
120,998	**1,372,257**	**78,936**	**913,741**	**139,838**	**1,521,156**	**Colombie Britannique**
68,003	771,436	22,558	222,449	81,700	879,835	Epinette.
19,629	217,275	10,598	133,638	19,629	217,275	Sapin-baumier.
31,605	364,870	45,164	554,421	36,748	405,370	Pruche.
1,761	18,676	616	3,233	1,761	18,676	Peuplier.
–	–	**20,241**	**163,315**	**89,892**	**757,539**	**Nouveau-Brunswick**
–	–	20,241	163,315	58,900	506,715	Epinette.
–	–	–	–	30,992	250,824	Sapin-baumier.
–	–	–	–	–	–	Pruche.
–	–	**11,014**	**69,700**	**654**	**4,116**	**Nouvelle-Ecosse**
–	–	9,500	60,511	654	4,116	Epinette.
–	–	1,414	8,489	–	–	Sapin-baumier.
–	–	100	700	–	–	Peuplier.
–	–	–	–	–	–	Pin gris.
304,802	**3,949,081**	**305,709**	**4,311,847**	**478,982**	**6,083,870**	**Ontario**
273,353	3,537,291	275,933	3,961,432	435,641	5,544,602	Epinette.
25,471	339,239	14,541	210,795	27,262	351,510	Sapin-baumier.
1,759	35,180	–	–	1,759	35,180	Pruche.
–	–	3,704	37,814	–	–	Peuplier.
4,219	37,371	11,531	101,806	14,320	152,578	Pin gris.
466,255	**5,162,268**	**301,197**	**3,522,704**	**784,281**	**7,538,487**	**Quebec**
322,965	3,686,641	194,621	2,213,553	538,985	5,330,597	Epinette.
143,290	1,475,627	97,511	1,224,566	245,296	2,207,890	Sapin-baumier.
–	–	5,336	43,896	–	–	Pruche.
–	–	3,704	40,564	–	–	Peuplier.
–	–	25	125	–	–	Tous autres.
892,055	**10,483,606**	**717,097**	**8,981,307**	**1,493,647**	**15,905,168**	**Canada**
664,321	7,995,368	522,853	6,621,260	1,115,880	12,265,865	Epinette.
188,390	2,032,141	124,064	1,577,488	323,179	3,027,499	Sapin-baumier.
33,364	400,050	50,500	598,317	38,507	440,550	Pruche.
1,761	18,676	8,124	82,311	1,761	18,676	Peuplier.
4,219	37,371	11,531	101,806	14,320	152,578	Pin gris.
–	–	25	125	–	–	Tous autres.

Table VIII.—Other Materials used in the manufacture of Wood Pulp, by Kinds and Classes of Mills for Provinces, 1918.

Tableau VIII.—Autres matières premières employées dans la fabrication de la pulpe de bois, par espèces et par genres de fabriques, dans les provinces, 1918.

Kinds of materials by provinces — Matières premières, par provinces	Pulp Mills — Pulperies		Pulp and Paper Mills — Pulperies et papeteries		All Mills Manufacturing Wood pulp — Toutes fabriques de pulpe de bois	
	Tons — Tonnes	Value — Valeur	Tons — Tonnes	Value — Valeur	Tons — Tonnes	Value — Valeur
		$		$		$
British Columbia—Colombie Britannique	–	**258,636**	–	**286,814**	–	**545,450**
Sulphur—Soufre	4,947	169,669	4,286	154,221	9,233	323,890
Limestone and lime—Pierre calcaire et chaux	8,798	40,667	7,338	80,292	16,136	120,959
Soda ash—Carbonate de soude	1,300	46,800	19	969	1,319	47,769
Sulphate of soda—Sulfate de soude	–	–	1,901	51,332	1,901	51,332
All other miscellaneous materials—Autres matières diverses	–	1,500	–	–	–	1,500
New Brunswick—Nouveau-Brunswick	–	**720,330**	–	–	–	**720,330**
Sulphur—Soufre	6,313	200,994	–	–	6,313	200,994
Limestone and lime—Pierre calcaire et chaux	10,361	140,544	–	–	10,361	140,544
Soda ash—Carbonate de soude	826	39,854	–	–	826	39,854
Sulphate of soda—Sulfate de soude	5,759	151,880	–	–	5,759	151,880
Bleach—Chlorure	1,778	80,949	–	–	1,778	80,949
All other miscellaneous materials—Autres matières diverses	–	106,109	–	–	–	106,109
Nova Scotia-Nouvelle-Ecosse	–	**6,312**	–	–	–	**6,312**
Sulphur—Soufre	–	–	–	–	–	–
Limestone and lime—Pierre calcaire et chaux	–	–	–	–	–	–
Soda ash—Carbonate de soude	–	–	–	–	–	–
Sulphate of soda—Sulfate de soude	–	–	–	–	–	–
All other miscellaneous materials—Toutes matières diverses	–	6,312	–	–	–	6,312
Ontario—Ontario	–	**707,964**	–	**934,381**	–	**1,642,345**
Sulphur—Soufre	13,017	374,995	14,131	419,986	27,148	794,981
Limestone and lime—Pierre calcaire et chaux	23,462	117,691	18,889	57,484	42,351	175,175
Soda ash—Carbonate de soude	243	7,302	327	14,737	570	22,039
Sulphate of soda—Sulfate de soude	4,168	130,810	2	88	4,170	130,898
Bleach—Chlorure	833	44,179	450	15,159	1,283	59,338
All other miscellaneous materials—Autres matières diverses	–	32,987	–	426,927	–	459,914
Quebec—Quebec	–	**746,415**	–	**1,277,815**	–	**2,024,230**
Sulphur—Soufre	6,075	207,229	10,181	303,225	16,256	510,454
Limestone and lime—Pierre calcaire et chaux	20,310	89,164	37,856	203,951	58,166	293,115
Soda ash—Carbonate de soude	96	3,705	897	46,063	993	49,768
Sulphate of soda—Sulfate de soude	8,210	176,028	455	12,285	8,665	188,313
All other miscellaneous materials—Autres matières diverses	–	270,289	–	712,291	–	982,580
Canada	–	**2,439,657**	–	**2,499,010**	–	**4,938,667**
Sulphur—Soufre	30,352	952,887	28,598	877,432	58,950	1,830,319
Limestone and lime—Pierre calcaire et chaux	62,931	388,066	64,083	341,727	127,014	729,793
Soda ash—Carbonate de soude	2,465	97,661	1,243	61,769	3,708	159,430
Sulphate of soda—Sulfate de soude	18,137	458,718	2,358	63,705	20,495	522,423
Bleach—Chlorure	2,611	125,128	450	15,159	3,061	140,287
All other miscellaneous materials—Autres matières diverses	–	417,197	–	1,139,218	–	1,556,415

Table IX.—Average number of pounds of Pulp produced per cord of wood by classes of Mills, 1918.

Tableau IX.—Quantité moyenne de livres de pulpe extraites d'une corde de bois, par genres de fabriques, 1918.

Kinds of pulp by processes — Espèces de pulpe, selon les procédés	British Columbia — Colombie Britannique	New Brunswick — Nouveau-Brunswick	Nova Scotia — Nouvelle-Ecosse	Ontario	Quebec	Canada
Pulp mills—Pulperies—						
Soda process—Procédé à la soude	–	–	–	–	–	–
Sulphate process—Procédé au sulfate	1,100	1,050	–	1,176	1,250	1,144
Sulphite process—Procédé au sulfite	945	1,046	–	836	1,030	964
Mechanical process—Procédé mécanique	–	1,893	1,825	1,932	2,082	1,933
Pulp and paper mills—Pulperies et papeteries—						
Soda process—Procédé à la soude	–	–	–	1,000	961	980
Sulphate process—Procédé au sulfate	1,227	–	–	–	1,041	1,134
Sulphite process—Procédé au sulfite	1,173	–	–	1,168	1,054	1,132
Mechanical process—Procédé mécanique	2,485	–	–	1,903	2,074	2,077
All mills making pulp—Toutes fabriques de pulpe—						
Soda process—Procédé à la soude	–	–	–	1,000	961	980
Sulphate process—Procédé au sulfate	1,163	1,050	–	1,176	1,145	1,133
Sulphite process—Procédé au sulfite	1,059	1,046	–	1,002	1,042	1,037
Mechanical process—Procédé mécanique	2,485	1,893	1,825	1,917	2,078	2,039

Table X.—Materials used in the manufacture of Paper by Kinds and Classes of Mills for the Provinces, 1918.

Tableau X.—Matières premières employées dans la fabrication du papier, selon le genre de fabriques, dans les provinces, 1918.

Kinds of materials — Matières premières	Paper mills — Papeteries			Pulp and Paper mills — Pulperies et papeteries			All classes of mills making paper — Toutes fabriques de papier		
	Quantity produced and used Tons 2,000 lb. — Quantité produite et employée. Tonnes 2,000liv.	Quantity purchased Tons 2,000 lb. — Quantité achetée Tonnes 2,000 liv	Value. — Valeur. $	Quantity produced and used Tons 2,000 lb. — Quantité produite et employée Tonnes 2,000liv.	Quantity purchased Tons 2,000 lb. — Quantité achetée Tonnes 2,000liv.	Value — Valeur $	Quantity produced and used Tons 2,000 lb. — Quantité produite et employée Tonnes 2,000liv.	Quantity purchased Tons 2,000 lb. — Quantité achetée Tonnes 2,000liv.	Value — Valeur $
British Columbia—Colombie Britannique	–	–	–	**128,805**	**93**	**2,968,957**	**128,805**	**93**	**2,968,957**
Ground wood pulp—Pâte de bois	–	–	–	90,953	–	1,285,166	90,953	–	1,285,166
Sulphite fibre—Fibre préparée au sulfite	–	–	–	28,184	–	1,023,079	28,184	–	1,023,079
Sulphate fibre—Fibre préparée au sulfate	–	–	–	9,668	–	531,740	9,668	–	531,740
Soda fibre—Fibre traitée par la soude	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Other chemical fibre—Fibre traitée par d'autres produits chimiques	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Rags, etc.—Chiffons, etc	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Old or waste paper—Vieux papiers	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Straw—Paille	–	–	–	–	–	–	–	–	–
All other stock—Toutes autres fibres	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Soda ash—Carbonate de soude	–	–	–	–	15	983	–	15	983
Alum—Alun	–	–	–	–	78	4,228	–	78	4,228
Clay—Argile	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Other miscellaneous materials—Toutes autres matières diverses	–	–	–	–	–	123,761	–	–	123,761
Ontario	–	**45,737**	**3,426,492**	**314,114**	**96,249**	**14,390,177**	**314,114**	**141,986**	**17,816,669**
Ground wood pulp—Pâte de bois	–	3,590	119,642	244,119	44,625	6,520,864	244,119	48,215	6,640,506
Sulphite fibre—Fibre préparée au sulfite	–	13,838	1,297,566	69,113	26,666	5,634,198	69,113	40,504	6,931,764
Sulphate fibre—Fibre préparée au sulfate	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Soda fibre—Fibre traitée par la soude	–	302	40,118	730	529	115,865	730	831	155,983
Other chemical fibre—Tibre traitée par d'autres produits chimiques	–	537	63,084	–	68	3,800	–	605	66,884
Rags, etc.—Chiffons, etc	–	123	7,566	–	2,547	81,804	–	2,670	89,370
Old or waste paper—Vieux papiers	–	18,606	559,533	152	14,127	365,705	152	32,733	925,238
Straw—Paille	–	810	4,357	–	753	7,147	–	1,563	11,504
All other stock—Toutes autres fibres	–	2,493	342,096	–	2,770	166,071	–	5,263	508,167
Soda ash—Carbonate de soude	–	614	33,232	–	176	5,309	–	790	38,541
Alum—Alun	–	872	38,236	–	2,620	123,431	–	3,492	161,667
Clay—Argile	–	3,952	94,952		1,368	62,238	–	5,320	157,190
Other miscellaneous materials—Toutes autres matières diverses	–	–	826,110	–	–	1,303,745	–	–	2,129,855
Quebec	–	**54,162**	**3,399,792**	**378,927**	**40,588**	**13,363,918**	**378,927**	**94,750**	**16,763,710**
Ground wood pulp—Pâte de bois	–	7,993	212,292	274,244	13,871	6,077,931	274,244	21,864	6,290,223
Sulphite fibre—Fibre préparée au sulfite	–	11,480	977,838	76,424	16,980	4,732,680	76,424	28,460	5,710,518
Sulphate fibre—Fibre préparée au sulfate	–	–	–	25,228	691	1,728,703	25,228	691	1,728,703
Soda fibre—Fibre traitée par la soude	–	42	5,132	3,031	141	236,506	3,031	183	241,638
Other chemical fibre—Fibre traitée par d'autres produits chimiques	–	1,814	152,770	–	–	–	–	1,814	152,770
Rags, etc.—Chiffons, etc	–	17,006	1,288,725	–	462	34,272	–	17,468	1,322,997
Old or waste paper—Vieux papiers	–	12,232	343,755	–	1,233	51,345	–	13,465	395,100
Straw—Paille	–	–	–	–	–	–	–	–	–
All other stock—Toutes autres fibres	–	660	45,503	–	1,278	68,975	–	1,938	114,478
Soda ash—Carbonate de soude	–	73	3,903	–	90	3,853	–	163	7,756
Alum—Alun	–	882	43,591	–	3,930	165,880	–	4,812	209,471
Clay—Argile	–	1,980	29,187	–	1,912	31,545	–	3,892	60,732
Other miscellaneous materials—Toutes autres matières diverses	–	–	297,096	–	–	232,228	–	–	529,324

Table X.—Materials used in the Manufacture of Paper by Kinds and Classes of Mills for the Provinces, 1918—*Concluded.*

Tableau X.—Matières premières employées dans la fabrication du papier, selon le genre de fabriques, dans les provinces, 1918—*fin.*

Kinds of materials — Matières premières	Paper mills — Papeteries			Pulp and Paper mills — Pulperies et papeteries			All classes of mills making paper — Toutes fabriques de papier		
	Quantity produced and used Tons 2,000 lb. — Quantité produite et employée. Tonnes 2,000liv.	Quantity purchased Tons 2,000 lb. — Quantité achetée Tonnes 2,000liv.	Value — Valeur $	Quantity produced and used Tons 2,000 lb. — Quantité produite et employée. Tonnes 2,000liv.	Quantity purchased Tons 2,000 lb. — Quantité achetée Tonnes 2,000liv.	Value — Valeur $	Quantity produced and used Tons 2,000 lb. — Quantité produite et employée. Tonnes 2,000liv.	Quantity purchased Tons 2,000 lb. — Quantité achetée Tonnes 2,000liv.	Value — Valeur $
Canada	–	**99,899**	**6,826,284**	**821,846**	**136,930**	**30,723,052**	**821,846**	**236,829**	**37,549,336**
Ground wood pulp—Pâte de bois	–	11,583	331,934	609,316	58,496	13,883,961	609,316	70,079	14,215,895
Sulphite fibre—Fibre préparée au sulfite	–	25,318	2,275,404	173,721	43,646	11,389,957	173,721	68,964	13,665,361
Sulphate fibre—Fibre préparée au sulfate	–	–	–	34,896	691	2,260,443	34,896	691	2,260,443
Soda fibre—Fibre traitée par la soude	–	344	45,250	3,761	670	352,371	3,761	1,014	397,621
Other chemical fibre—Fibre traitée par d'autres produits chimiques	–	2,351	215,854	–	68	3,800	–	2,419	219,654
Rags, etc.—Chiffons, etc	–	17,129	1,296,291	–	3,009	116,076	–	20,138	1,412,367
Old or waste paper—Vieux papiers	–	30,838	903,288	152	15,360	417,050	152	46,198	1,320,338
Straw—Paille	–	810	4,357	–	753	7,147	–	1,563	11,504
All other stock—Toutes autres fibres	–	3,153	387,599	–	4,048	235,046	–	7,201	622,645
Soda ash—Carbonate de soude	–	687	37,135	–	281	10,145	–	968	47,280
Alum—Alun	–	1,754	81,827	–	6,628	293,539	–	8,382	375,366
Clay—Argile	–	5,932	124,139	–	3,280	93,783	–	9,212	217,922
Other miscellaneous materials—Toutes autres matières diverses	–	–	1,123,206	–	–	1,659,734	–	–	2,782,940

Table XI.—Fuel Consumption for Classes of Mills by Provinces, 1918.

Kinds of fuel by provinces	Pulp Mills — Pulperies				Pulp and Paper Mills — Pulperies et papeteries			
	Canadian — Canadien		Foreign — Etranger		Canadian — Canadien		Foreign — Etranger	
	Quantity — Quantité	Value — Valeur	Quantity — Quantité	Value — Valeur	Quantity — Quantité	Value — Valeur	Quantity — Quantité	Value — Valeur
British Columbia		$		$		$		$
Bituminous coal, slack........ tons	3,763	27,087	–	–	5,135	38,761	–	.
Bituminous coal, lump........ "	2,872	29,761	–	–	–	–	–	–
Bituminous coal, run of mine. "	7,771	38,855	–	–	–	–	–	–
Anthracite coal, lump........ "	–	–	–	–	–	–	–	–
Lignite coal.................. "	788	7,410	–	–	–	–	–	–
Coke.......................... "	–	–	–	–	–	–	36	676
Gasoline...................... gal.	1,835	734	–	–	86,784	20,308	–	–
Oil (fuel).................... "	–	–	1,173,216	32,181	–	–	12,774,384	487,209
Wood.......................... cords	3,880	45,996	–	–	2,515	8,961	–	–
Gas..........................m.c.ft.	–	–	–	–	–	–	–	–
Other fuel....................	–	392	–	–	–	–	–	–
New Brunswick								
Bituminous coal, slack........ tons	146	1,095	–	–	–	–	–	–
Bituminous coal, lump........ "	–	–	–	–	–	–	–	–
Bituminous coal, run of mine. "	21,367	901,830	–	–	–	–	–	–
Anthracite coal, lump........ "	–	–	17	190	–	–	–	–
Anthracite coal, dust........ "	–	–	303	1,667	–	–	–	–
Coke.......................... "	–	–	–	–	–	–	–	–
Gasoline...................... gal.	–	–	–	–	–	–	–	–
Oil (fuel).................... "	–	–	–	–	–	–	–	–
Wood.......................... cords	1,971	7,320	–	–	–	–	–	–
Gas..........................m.c. ft.	–	–	–	–	–	–	–	–
Other fuel....................	–	–	–	–	–	–	–	–
Nova Scotia								
Bituminous coal, slack........ tons	–	–	–	–	–	–	–	–
Bituminous coal, lump........ "	–	–	–	–	–	–	–	–
Bituminous, coal, run of mine "	–	–	–	–	–	–	–	–
Anthracite coal, lump........ "	–	–	–	–	–	–	–	–
Anthracite coal, dust........ "	–	–	–	–	–	–	–	–
Coke.......................... "	–	–	–	–	–	–	–	–
Gasoline...................... gal.	–	–	–	–	–	–	–	–
Oil (fuel).................... "	–	–	–	–	–	–	–	–
Wood.......................... cords	–	–	–	–	–	–	–	–
Gas..........................m.c.ft.	–	–	–	–	–	–	–	–
Other fuel....................	–	–	–	–	–	–	–	–
Ontario								
Bituminous coal, slack........ tons	–	–	12,305	90,635	2,344	17,889	46,647	310,193
Bituminous coal, lump........ "	–	–	–	–	–	–	181,433	1,340,074
Bituminous coal, run of mine, "	–	–	85,301	723,709	–	–	127,924	1,033,151
Anthracite coal, slump........ "	–	–	–	–	–	–	162	1,762
Anthracite, coal dust......... "	–	–	–	–	–	–	–	–
Coke.......................... "	–	–	–	–	–	–	–	–
Gasoline...................... gal.	–	–	–	–	2,047	686	–	–
Oil (fuel).................... "	–	–	–	–	–	–	–	–
Woods......................... cords	1,008	5,227	–	–	–	–	–	–
Gas..........................m.c.ft.	–	–	–	–	–	–	–	–
Other fuel....................	–	2,304	–	–	–	6,280	–	22,539
Quebec								
Bituminous coal, slack........tons	–	–	–	–	–	–	153,986	1,249,853
Bituminous coal, lump........ "	–	–	–	–	–	–	70,000	500,000
Bituminous coal, run of mine. "	43,185	491,514	34,008	422,397	53,543	523,558	103,105	927,068
Anthracite coal, lump........ "	–	–	–	–	–	–	–	–
Anthracite coal, dust........ "	–	–	4,421	40,568	–	–	7,400	47,730
Coke.......................... "	–	–	–	–	–	–	–	–
Gasoline...................... gal.	–	–	–	–	–	–	–	–
Oil (fuel)....................	–	–	–	–	–	–	–	–
Wood.......................... cords	37,207	260,183	–	–	4,504	19,508	–	–
Gas..........................m.c. ft	–	–	–	–	–	–	–	–
Other fuel....................	–	2,690	–	–	–	6,248	–	–
Canada								
Bituminous coal, slack........tons	3,909	28,182	12,305	90,635	7,479	56,650	200,633	1,560,046
Bituminous coal, lump........ "	2,872	29,761	–	–	–	–	251,433	1,840,074
Bituminous coal, run of mine. "	72,323	1,432,199	119,309	1,146,106	53,543	523,558	231,029	1,960,219
Lignite coal.................. "	788	7,410	17	190	–	–	26	643
Anthracite coal, dust........ "	–	–	4,724	42,235	–	–	7,400	47,730
Anthracite coal, lump........ "	–	–	–	–	–	–	162	1,762
Coke.......................... "	–	–	–	–	–	–	36	676
Gasoline...................... gal.	1,835	734	–	–	88,831	20,994	–	–
Oil (fuel).................... "	–	–	1,173,216	32,181	–	–	12,774,384	487,209
Wood.......................... cords	44,066	318,726	–	–	7,019	28,469	–	–
Gas..........................m.c. ft.	–	–	–	–	–	–	–	–
Other fuel....................	–	5,386	–	–	–	12,528	–	23,182

SESSIONAL PAPER No. 17c (4)

Tableau XI.—Consommation de combustible, par genres de fabriques et par provinces, 1918.

Paper Mills — Papeteries				All Mills — Toutes fabriques				Sortes de combustibles, par provinces
Canadian — Canadien		Foreign — Etranger		Canadian — Canadien		Foreign — Etranger		
Quantity — Quantité	Value — Valeur	Quantity — Quantité	Value — Valeur	Quantity — Quantité	Value — Valeur	Quantity — Quantité	Value — Valeur	
	$		$		$		$	**Colombie Britannique**
–	–	–	–	8,898	65,848	–	–	Charbon bitumineux, menu.
–	–	–	–	2,872	29,761	–	–	Charbon bitumineux, morceaux.
–	–	–	–	7,771	38,855	–	–	Charbon bitumineux, tout venant.
–	–	–	–	–	–	–	–	Charbon anthracite, morceaux.
–	–	–	–	788	7,410	–	–	Charbon lignite.
–	–	–	–	–	–	36	676	Coke.
–	–	–	–	88,619	21,042	–	–	Gasoline.
–	–	–	–	–	–	13,947,600	519,390	Huile (combustible).
–	–	–	–	6,395	54,957	–	–	Bois.
–	–	–	–	–	–	–	–	Gaz.
–	–	–	–	–	392	–		Autres combustibles.
								Nouveau-Brunswick
–	–	–	–	146	1,095	–	–	Charbon, bitumineux, menu.
–	–	–	–	–	–	–	–	Charbon bitumineux, morceaux.
–	–	–	–	21,367	901,83	0...	–	Charbon bitumineux, tout venant.
–	–	–	–	–	–	17	190	Charbon anthracite, morceaux.
–	–	–	–	–	–	303	1,667	Charbon anthracite, poussier.
–	–	–	–	–	–	–	–	Coke.
–	–	–	–	–	–	–	–	Gazoline.
–	–	–	–	–	–	–	–	Huile (combustible).
–	–	–	–	1,971	7,320	–	–	Bois.
–	–	–	–	–	–	–	–	Gaz.
–	–	–	–	–	–	–	–	Autres combustibles.
								Nouvelle-Ecosse
–	–	–	–	–	–	–	–	Charbon bitumineux, menu.
–	–	–	–	–	–	–	–	Charbon bitumineux, morceaux.
–	–	–	–	–	–	–	–	Charbon bitumineux, tout venant.
–	–	–	–	–	–	–	–	Charbon anthracite, morceaux.
–	–	–	–	–	–	–	–	Charbon anthracite, poussier.
–	–	–	–	–	–	–	–	Coke.
–	–	–	–	–	–	–	–	Gazoline.
–	–	–	–	–	–	–	–	Huile (combustible).
–	–	–	–	–	–	–	–	Bois.
–	–	–	–	–	–	–	–	Gaz.
–	–	–	–	–	–	–	–	Autres combustibles.
								Ontario
–	–	30,899	193,342	2,344	17,889	89,851	594,170	Charbon, bitumineux, menu.
–	–	4,527	40,165	–	–	185,960	1,380,239	Charbon, bitumineux, morceaux.
–	–	12.037	97,035	–	–	225,262	1,853,895	Charbon, bitumineux tout venant.
–	–	–	–	–	–	162	1,762	Charbon anthracite, morceaux.
–	–	50	125	–	–	50	125	Charbon anthracite, poussier.
–	–	–	–	–	–	–	–	Coke.
–	–	–	–	2,047	686	–	–	Gazoline.
–	–	–	–	–	–	–	–	Huile (combustible).
–	–	–	–	1,008	5,227	–	–	Bois.
–	–	–	–	–	–	–	–	Gaz.
–	–	–	–	–	8,584	–	22,539	Autres combustibles.
								Québec
–	–	3,140	24,630	–	–	157,126	1,274,483	Charbon bitumineux, menu.
100	950	–	–	100	950	70,000	500,000	Charbon bitumineux, morceaux.
3,113	25,822	36,987	320,120	99,841	1,040,894	174,100	1,669,585	Charbon bitumineux, tout venant.
–	–	–	–	–	–	–	–	Charbon anthracite, morceaux.
–	–	–	–	–	–	11,821	55,130	Charbon anthracite, poussier.
–	–	–	–	–	–	–	–	Coke.
785	274	–	–	785	274	–	–	Gazoline.
1,820	373	–	–	1,820	373	–	–	Huile (combustible).
2,211	9,378	–	–	43,922	289,069	–	–	Bois.
–	–	–	–	–	–	–	–	Gaz.
–	–	–	–	–	8,938	–	–	Autres combustibles.
								Canada
–	–	34,039	217,972	11,388	84,832	212,938	1,650,681	Charbon, bitumineux menu.
100	950	4,527	40,165	2,972	30,711	255,960	1,880,239	Charbon bitumineux, morceaux.
3,113	25,822	49,024	417,155	128,979	1,981,579	399,362	3,523,480	Charbon bitumineux, tout venant.
–	–	–	–	788	7,410	17	190	Charbon lignite.
–	–	50	125	–	–	12,174	90,090	Charbon anthracite, poussier.
–	–	–	–	–	–	162	1,762	Charbon anthracite, morceaux.
–	–	–	–	–	–	36	676	Coke.
785	274	–	–	91,451	22,002	–	–	Gazoline.
1,820	373	–	–	1,820	373	13,947,600	519,390	Huile (combustible).
2,211	9,378	–	–	53,296	356,573	–	–	Bois.
–	–	–	–	–	–	–	–	Gaz
–	–	–	–	–	17,914	–	23,182	Autres combustibles.

Table XII.—Capital invested in the Pulp and Paper industry, by Provinces and Classes of Mills, 1918.

Items of Capital by Provinces	In Paper Mills — Dans les papeteries	In Pulp Mills — Dans les pulperies
British Columbia		
Land, buildings and fixtures	–	12,461,181
Machinery and tools	–	2,756,179
Materials on hand, stocks in process, etc	–	1,018,663
Cash, trading and operating accounts, and bills receivable	–	1,177,546
Total Capital	–	**17,413,569**
New Brunswick		
Land, buildings and fixtures	–	4,119 662
Machinery and tools	–	1,933,114
Materials on hand, stocks in process, etc	–	1,356,886
Cash, trading and operating accounts, and bills receivable	–	442,563
Total Capital	–	**7,852,225**
Nova Scotia		
Land, buildings and fixtures	–	482,715
Machinery and tools	–	141,000
Materials on hand, stocks in process, etc	–	61,404
Cash, trading and operating accounts, and bills receivable	–	68,269
Total Capital	–	**753,388**
Ontario		
Land, buildings and fixtures	1,782,782	7,804,453
Machinery and tools	1,724,685	5,485,472
Materials on hand, stocks in process, etc	880,845	3,375,249
Cash, trading and operating accounts, and bills receivable	952,880	4,533 692
Total Capital	**5,341,192**	**21,198,866**
Quebec		
Land, buildings and fixtures	2,596,877	12,362,726
Machinery and tools	2,240,613	7,782 514
Materials on hand, stocks in process, etc	1,395,695	3,143,606
Cash, trading and operating accounts and bills receivable	946,388	1,201,329
Total Capital	**7,179,573**	**24,490,175**
Canada		
Land, buildings and fixtures	4,379,659	37,230,737
Machinery and tools	3,965,298	18,098,279
Materials on hand, stocks in process, etc	2,276,540	8,955,808
Cash, trading and operating accounts and bills receivable	1,899,268	7,423,399
Total Capital	**12,520,765**	**71,708,223**

Table XIII.—Equipment in mills making Ground Wood Pulp by Classes of Mills, by Provinces.

Schedule	British Columbia — Colombie Britannique	New Brunswick — Nouveau-Brunswick	Nova Scotia — Nouvelle-Ecosse
Pulp mills—			
Number of grinders	–	6	26
Capacity per 24 hours	–	28	105
Horse power used on grinders	–	2,000	4,900
Yearly capacity of mill, dry weight, tons	–	8,000	31,500
Pulp and Paper mills—			
Number of grinders	51	–	–
Capacity per 24 hours	340	–	–
Horse power used on grinders	24,000	–	–
Yearly capacity of mill, dry weight, tons	103,600	–	–
All mills making ground wood pulp—			
Number of grinders	51	6	26
Capacity per 24 hours	340	28	105
Horse power used on grinders	24,000	2,000	4,900
Yearly capacity of mill, dry weight, tons	103,600	8,000	31,500

Tableau XII.—Capital placé dans l'industrie de la pulpe et du papier, par provinces et genres de fabriques, 1918.

In Pulp and Paper Mills — Dans les pulperies et papeteries	In all Classes of Mills — Dans tous genres de fabriques	Répartition du capital, par provinces
		Colombie Britannique
12,684,831	25,146,012	Terrain, bâtiments et agencement.
8,514,679	11,270,858	Machinerie et outillage.
3,253,016	4,271,679	Matières en mains, produits en cours de fabrication, etc.
839,893	2,017,439	Caisse, comptes et billets à recevoir.
25,292,419	**42,705,988**	......**Total du capital.**
		Nouveau-Brunswick
–	4,119,662	Terrain, bâtiments et agencement.
–	1,933,114	Machinerie et outillage.
–	1,356,886	Matières en mains, produits en cours de fabrication, etc.
–	442,563	Caisse, comptes et billets à recevoir.
–	**7,852,225**	......**Total du capital.**
		Nouvelle-Ecosse
–	482,715	Terrains, bâtiments et agencement.
–	141,000	Machinerie et outillage.
–	61,404	Matières en mains, produits en cours de fabrication, etc.
–	68,269	Caisse, comptes et billets à recevoir.
–	**753,388**	......**Total du capital.**
		Ontario
32,058,785	41,646,020	Terrain, bâtiments et agencement.
14,254,125	21,464,282	Machinerie et outillage.
10,465,445	14,721,539	Matières en mains, produits en cours de fabrication, etc.
5,258,394	10,744,966	Caisse, comptes et billets à recevoir.
62,036,749	**88,576,807**	......**Total du capital.**
		Québec
32,451,569	47,411,172	Terrain, bâtiments et agencement.
15,794,885	25,818,012	Machinerie et outillage.
14,701,269	19,240,570	Matières en mains, produits en cours de fabrication, etc.
6,838,825	8,986,542	Caisse, comptes et billets à recevoir.
69,786,548	**101,456,296**	......**Total du capital.**
		Canada
77,195,185	118,805,581	Terrain, bâtiments et agencement.
38,563,689	60,627,266	Machinerie et outillage.
28,419,730	39,652,078	Matières en mains, produits en cours de fabrication, etc.
12,937,112	22,259,779	Caisse, comptes et billets à recevoir.
157,115,716	**241,344,704**	......**Total du capital.**

Tableau XIII—Agencement des fabriques de pâte de bois, par genres de fabriques et par provinces.

Ontario	Québec	Canada	Nomenclature
			Pulperies—
11	142	185	Nombre de broyeuses.
242	925	1,300	Capacité par 24 heures.
4,450	66,970	78,320	Force en chevaux-vapeur employée pour les broyeurs.
19,400	258,031	316,931	Capacité annuelle des pulperies, tonnes (poids sec).
			Pulperies et paptereies—
181	176	408	Nombre de broyeuses.
718	1,029	2,087	Capacité par 24 heures.
112,698	96,400	233,098	Force en chevaux-vapeur employée pour les broyeuses.
362,870	362,753	829,223	Capacité annuelle des pulperies-papeteries, tonnes (poids sec).
			Toutes fabriques de pâte—
192	318	593	Nombre de broyeuses.
960	1,954	3,387	Capacité par 24 heures.
117,148	163,370	311,418	Force en chevaux-vapeur employée pour les broyeuses.
382,270	620,784	1,146,154	Capacité annuelle de toutes les fabriqués, tonnes (poids sec).

Table XIV.—Pulp mill machinery by Processes for the Provinces and Canada, 1918.

Kind	British Columbia — Colombie Britannique			New Brunswick — Nouveau-Brunswick			Ontario		
	For Sulphate — Sulfate	For Soda — Soude	For Sulphite — Sulfite	For Sulphate — Sulfate	For Soda — Soude	For Sulphite — Sulfite	For Sulphate — Sulfate	For Soda — Soude	For Sulphite — Sulfite
Pulp Mills—									
Digesters—									
Number	2	–	9	5	–	10	4	–	15
Capacity, tons per cook	2	–	42	10	–	37	5	–	138
Number of cooks per week	48	–	82	34	–	95	50	–	208
Yearly capacity of mill, tons	3,600	–	56,000	19,000	–	45,000	13,000	–	105,000
Pulp and paper mills—									
Digesters—									
Number	4	–	5	–	–	–	–	3	19
Capacity, tons per cook	2	–	22	–	–	–	–	1	152
Number of cooks per week	150	–	58	–	–	–	–	54	252
Yearly capacity of mill, tons	13,500	–	32,560	–	–	–	–	1,800	161,000
All mills making pulp—									
Digesters—									
Number	6	–	14	5	–	10	4	3	34
Capacity, tons per cook	4	–	64	10	–	37	5	1	290
Number of cooks per week	198	–	140	34	–	95	50	54	460
Yearly capacity of mill, tons	17,100	–	88,560	19,000	–	45,000	13,000	1,800	266,000

Table XV.—Paper Mill machinery, 1918.

Paper Mill Machinery	British Columbia — Colombie Britannique	Ontario
In paper mills—		
Fourdrinier machines	–	11
Capacity per 24 hours	–	110
Cylinder machines	–	10
Capacity per 24 hours	–	77
Yearly capacity in paper, tons	–	46,550
In pulp and paper mills—		
Fourdrinier machines	8	29
Capacity per 24 hours	460	1,140
Cylinder machines	–	11
Capacity per 24 hours	–	258
Yearly capacity in paper, tons	138,000	410,122
In all mills making paper—		
Fourdrinier machines	8	40
Capacity per 24 hours	460	1,250
Cylinder machines	–	21
Capacity per 24 hours	–	335
Yearly capacity in paper, tons	138,000	456,672

Tableau XIV.—Machinerie des pulperies, selon les procédés, pour les provinces et pour le Canada' 1918.

Québec			Canada			Enumération
For Sulphate — Sulfate	For Soda — Soude	For Sulphite — Sulfite	For Sulphate — Sulfate	For Soda — Soude	For Sulphite — Sulfite	
						Pulperies— Digesteurs—
8	-	8	19	-	42	Nombre.
40	-	32	57	-	249	Capacité, tonnes par cuisson.
176	-	88	308	-	473	Nombre de cuissons par semaine.
46,000	-	66,000	81,600	-	272,000	Capacité annuelle des pulperies, tonnes.
						Pulperies et papeteries— Digesteurs—
16	4	22	20	7	46	Nombre.
54	7	89	56	8	263	Capacité, tonnes par cuisson.
487	28	285	637	82	595	Nombre de cuissons par semaine.
96,520	3,800	147,917	110,020	5,600	341,477	Capacité annuelle des pulperies-papeteries, tonnes.
						Toutes fabriques de pulpe— Digesteurs—
24	4	30	39	7	88	Nombre.
94	7	121	113	8	512	Capacité, tonnes par cuisson.
663	28	373	945	82	1,068	Nombre de cuissons par semaine.
142,520	3,800	213,917	191,620	5,600	613,477	Capacité annuelle de toutes les fabriques, tonnes.

Tableau XV.—Machinerie des papeteries, 1918.

Quebec	Canada	Machinerie à fabriquer le papier
		Dans les papeteries—
9	20	Machines Fourdrinier.
81	191	Capacité par 24 heures.
13	23	Machines à cylindres.
65	142	Capacité par 24 heures.
44,716	91,266	Capacité annuelle en tonnes de papier.
		Dans les pulperies et papeteries—
35	72	Machines Fourdrinier.
1,151	2,751	Capacité par 24 heures.
6	17	Machines à cylindres.
135	393	Capacité par 24 heures.
380,146	928,268	Capacité annuelle en tonnes de papier.
		Dans toutes fabriques de papier—
44	92	Machines Fourdrinier.
1,232	2,942	Capacité par 24 heures.
19	40	Machines à cylindres.
200	535	Capacité per 24 heures.
424,862	1,019,534	Capacité annuelle en tonnes de papier.

Table XVI.—Power employed by Classes of Mills and Provinces, 1918.

Class	Pulp Mills — Pulperies			Pulp and Paper Mills — Pulperies et papeteries		
	Number of units — Nombre d'unités	Total H.P. according to manufacturer's rating — Total en chev.-vap. selon l'indication du fabricant	Total H.P. actually employed — Nombre en chev.-vap. réellement employés	Number of units — Nombre d'unités	Total H.P. according to manufacturer's rating — Total en chev.-vap. selon l'indication du fabricant	Total H.P. actually employed — Total en chev.-vap. réellement employés
British Columbia	**173**	**16,437**	**15,375**	**458**	**75,156**	**54,612**
Power owned:						
Boilers	35	5,407	5,350	36	7,413	8,000
Engines: Steam	8	3,370	2,645	7	2,400	2,300
Gas	–	–	–	–	–	–
Gasolene	–	–	–	–	–	–
Water wheels	12	3,585	3,335	19	44,000	34,000
Water motors	–	–	–	–	–	–
Other powers	–	–	–	–	–	–
Electric motors (run by power generated by establishment)	118	4,075	4,045	396	21,343	10,312
Power rented:						
Electric motors operated by rented power	–	–	–	–	–	–
Other powers	–	–	–	–	–	–
New Brunswick	**244**	**18,680**	**14,212**	–	–	–
Power owned						
Boilers	22	3,025	2,450	–	–	–
Engines: Steam	35	7,536	5,378	–	–	–
Gas	1	125	125	–	–	–
Gasolene	4	31	31	–	–	–
Water wheels	4	2,800	2,800	–	–	–
Water motors	–	–	–	–	–	–
Other powers	–	–	–	–	–	–
Electric motors (run by current generated by establishment)	178	5,163	3,428	–	–	–
Power rented:						
Electric motors operated by rented power	–	–	–	–	–	–
Other powers	–	–	–	–	–	–
Nova Scotia	**16**	**13,640**	**9,520**	–	–	–
Power owned:						
Boilers	2	1,540	1,520	–	–	–
Engines: Steam	–	–	–	–	–	–
Gas	–	–	–	–	–	–
Gasolene	–	–	–	–	–	–
Water wheels	14	12,100	8,000	–	–	–
Water motors	–	–	–	–	–	–
Other powers	–	–	–	–	–	–
Electric motors (run by current generated by establishment)	–	–	–	–	–	–
Power rented:						
Electric motors operated by rented power	–	–	–	–	–	–
Other powers	–	–	–	–	–	–
Ontario	**351**	**41,564**	**28,440**	**846**	**169,782**	**146,529**
Power owned:						
Boilers	41	12,440	10,400	69	22,040	18,865
Engines: Steam	18	2,395	1,930	71	11,845	10,055
Gas	–	–	–	–	–	–
Gasolene	1	25	25	4	26	26
Water wheels	13	13,400	5,400	85	93,533	80,905
Water motors	–	–	–	–	–	–
Other powers	2	1,800	1,100	–	–	–
Electric motors (run by current generated by establishment)	93	4,097	2,300	336	18,839	13,985
Power rented:						
Electric motors operated by rented power	183	7,407	7,285	281	23,499	22,693
Other powers	–	–	–	–	–	–

–Tableau XVI.—Force motrice employée, par genres de fabriques et par provinces, 1918.

Paper Mills — Papeteries			All Mills — Toutes fabriques			
Number of units — Nombre d'unités	Total H.P. according to manufacturer's rating — Total en chev.-vap. selon l'indication du fabricant	Total H.P. actually employed — Total en chev.-vap. réellement employés	Number of units — Nombre d'unités	Total H.P. according to manufacturer's rating — Total en chev.-vap. selon l'indication du fabricant	Total H.P. actually employed — Total en chev.-vap. réellement employés	Genre
–	–	–	**631**	**91,593**	**69,987**	**Colombie Britannique**
						Force motrice appartenante:
–	–	–	71	12,820	13,350	Chaudières à vapeur.
–	–	–	15	5,770	4,945	Machines motrices: à vapeur.
–	–	–	–	–	–	à gaz.
–	–	–	–	–	–	à gazoline.
–	–	–	31	47,585	37,335	Turbines.
–	–	–	–	–	–	Moteurs hydrauliques.
–	–	–	–	–	–	Autre force motrice.
–	–	–	514	25,418	14,357	Moteurs électriques mûs par courant produit par l'établissement.
						Force motrice louée:
–	–	–	–	–	–	Moteurs électriques actionnés par force motrice louée.
–	–	–	–	–	–	Autre force motrice.
–	–	–	**244**	**18,680**	**14,212**	**Nouveau-Brunswick**
						Force motrice appartenante:
–	–	–	22	3,025	2,450	Chaudières à vapeur.
–	–	–	35	7,536	5,378	Machines motrices: à vapeur.
–	–	–	1	125	125	à gaz.
–	–	–	4	31	31	à gazoline.
–	–	–	4	2,800	2,800	Turbines.
–	–	–	–	–	–	Moteurs hydrauliques.
–	–	–	–	–	–	Autre force motrice.
–	–	–	178	5,163	3,428	Moteurs électriques mûs par courant produit parl blissement.
						Force motrice louée:
–	–	–	–	–	–	Moteurs électriques actionnés par force motrice louée
–	–	–	–	–	–	Autre force motrice.
–	–	–	**16**	**13,640**	**9,520**	**Nouvelle-Ecosse**
						Force motrice appartenante:
–	–	–	2	1,540	1,520	Chaudières à vapeur.
–	–	–	–	–	–	Machines motrices: à vapeur.
–	–	–	–	–	–	à gaz.
–	–	–	–	–	–	à gazoline.
–	–	–	14	12,100	8,000	Turbines.
–	–	–	–	–	–	Moteurs hydrauliques.
–	–	–	–	–	–	Autre force motrice.
–	–	–	–	–	–	Moteurs électriques mûs par courant produit parl'éta blissement.
						Force motrice louée:
–	–	–	–	–	–	Moteurs électriques actionnés par force motrice louée.
–	–	–	–	–	–	Autre force motrice.
212	**12,238**	**9,472**	**1,409**	**223,584**	**184,441**	**Ontario**
						Force motrice appartenante:
26	2,960	2,265	136	37,440	31,530	Chaudières à vapeur.
11	1,405	1,185	100	15,645	13,170	Machines motrice: à vapeur.
–	–	–	–	–	–	à gaz.
–	–	–	5	51	51	à gazoline.
20	3,432	2,632	118	110,365	88,937	Turbines.
–	–	–	–	–	–	Moteurs hydrauliques.
–	–	–	2	1,800	1,100	Autre force motrice.
62	1,369	853	491	24,305	17,138	Moteurs électriques mûs par courant produit par l'établissement.
						Force motrice louée:
93	3,072	2,537	557	33,978	32,515	Moteurs électriques actionnés par force motrice louée.
–	–	–	–	–	–	Autre force motrice.

Table XVI.—Power employed by Classes of Mills and Provinces—concluded.

Class	Pulp Mills — Pulperies			Pulp and Paper Mills — Pulperies et papeteries		
	Number of units — Nombre d'unités	Total H.P. according to manufacturer's rating — Total en chev.-vap. selon l'indication du fabricant	Total H.P. actually employed — Nombre en chev.-vap. réellement employés	Number of units — Nombre d'unités	Total H.P. according to manufacturer's rating — Total en chev.-vap. selon l'indication du fabricant	Total H.P. actually employed — Total en chev.-vap. réellement employés
Quebec	**244**	**114,442**	**108,117**	**1,249**	**213,296**	**168,393**
Power owned:						
Boilers	27	7,675	7,260	86	25,450	24,807
Engines: Steam	38	3,465	3,310	63	21,350	19,040
Gas	–	–	–	–	–	–
Gasolene	–	–	–	–	–	–
Water wheels	69	97,220	91,930	80	79,760	61,930
Water motors	–	–	–	–	–	–
Other powers	6	300	275	–	–	–
Electric motors (run by current generated by establishment)	52	3,082	2,942	206	23,264	13,034
Power rented:						
Electric motors operated by rented power	42	1,700	1,400	814	63,472	49,582
Other powers	10	1,000	1,000	–	–	–
Canada	**1,028**	**205,763**	**176,664**	**2,553**	**458,234**	**369,534**
Power owned:						
Boilers	127	30,087	27,980	191	54,903	51,672
Engines: Steam	99	17,766	13,263	141	35,595	31,395
Gas	1	125	125	–	–	–
Gasolene	5	56	56	4	26	26
Water wheels	112	129,105	111,465	184	217,293	176,835
Water motors	–	–	–	–	–	–
Other powers	8	2,100	1,375	–	–	–
Electric motors (run by current generated by establishment)	441	16,417	12,715	938	63,446	37,331
Power rented:						
Electric motors operated by rented power	225	9,107	8,685	1,095	83,971	72,275
Other powers	10	1,000	1,000	–	–	–

Tableau XVI.—Force motrice employée, par genres de fabriques et par provinces.—fin.

Paper Mills — Papeteries			All Mills — Toutes fabriques			
Number of units — Nombre d'unités	Total H.P. according to manufacturer's rating — Total en chev.-vap. selon l'indication du fabricant	Total H.P. actually employed — Total en chev.-vap. réellement employés	Number of units — Nombre d'unités	Total according to manufacturer's rating — Total en chev.-vap. selon tion du l'indica- fabricant	Total H.P. actually employed — Total en chev.-vap. réellement employés	Genre
208	**18,459**	**16,699**	**1,701**	**347,197**	**294,209**	**Québec**
						Force motrice appartenante:
20	2,535	2,360	133	35,660	34,427	Chaudières à vapeur.
18	1,894	1,519	119	26,709	23,869	Machines motrice: à vapeur.
–	–	–	–	–	–	à gaz.
–	–	–	–	–	–	à gazoline.
78	11,028	10,033	227	188,008	163,893	Turbines.
–	–	–	–	–	–	Moteurs hydrauliques.
–	–	–	6	300	275	Autre force motrice.
40	1,172	1,112	298	27,518	17,088	Moteurs électriques mûs par courant produit par l'établissement.
						Force motrice louée:
52	1,830	1,675	908	65,172	50,982	Moteurs électriques actionnés par force motrice louée.
–	–	–	10	1,000	1,000	Autre force motrice.
420	**30,697**	**26,171**	**4,001**	**694,694**	**572,369**	**Canada**
						Force motrice appartenante:
46	5,495	4,625	364	90,485	84,277	Chaudières à vapeur.
29	3,299	2,704	269	56,660	47,362	Machines motrices: à vapeur.
–	–	–	1	125	125	à gaz.
–	–	–	9	82	82	à gazoline.
98	14,460	12,665	394	360,858	300,965	Turbines.
–	–	–	–	–	–	Moteurs hydrauliques.
–	–	–	8	2,100	1,375	Autre force motrice.
102	2,541	1,965	1,481	82,404	52,011	Moteurs électriques mûs par courant produit par l'établissement.
						Force motrice louée:
145	4,902	4,212	1,465	100,980	85,172	Moteurs électriques actionnés par force motrice louée.
–	–	–	10	1,000	1,000	Autre force motrice

Table XVII.—Employees, Salaries and Wages by Classes of Mills for the Provinces, 1918.

Provinces	Pulp Mills — Pulperies			Pulp and Paper Mills — Pulperies et papeteries		
	Males — Hommes	Females — Femmes	$	Males — Hommes	Females — Femmes	$
British Columbia						
Officers, superintendents and managers	–	–	–	31	–	78,452
Clerks, stenographers and salaried employees	–	–	–	142	14	307,160
Employees on wages	–	–	–	1,042	–	1,396,665
Total salaries and wages	–	–	–	**1,215**	**14**	**1,782,277**
New Brunswick						
Officers, superintendents and managers	–	–	–	33	–	104,915
Clerks, stenographers and salaried employees	–	–	–	34	10	43,680
Employees on wages	–	–	–	942	6	786,510
Total salaries and wages	–	–	–	**1,009**	**16**	**935,105**
Nova Scotia						
Officers, superintendents and managers	–	–	–	6	–	9,800
Clerks, stenographers and salaried employees	–	–	–	1	2	2,100
Employees on wages	–	–	–	141	1	66,826
Total salaries and wages	–	–	–	**148**	**3**	**78,726**
Ontario						
Officers, superintendents and managers	36	–	127,872	25	–	119,555
Clerks, stenographers and salaried employees	25	19	48,335	62	14	128,201
Employees on wages	663	204	765,085	1,713	9	1,972,584
Total salaries and wages	**724**	**223**	**941,292**	**1,800**	**23**	**2,220,340**
Quebec						
Officers, superintendents and managers	45	–	164,497	49	–	163,568
Clerks, stenographers and salaried employees	58	19	85,864	148	31	195,475
Employees on wages	948	289	858,962	2,959	18	2,133,343
Total salaries and wages	**1,051**	**308**	**1,109,323**	**3,156**	**49**	**2,492,386**
Canada						
Officers, superintendents and managers	81	–	292,369	144	–	476,290
Clerks, stenographers and salaried employees	83	38	134,199	387	71	676,616
Employees on wages	1,611	493	1,624,047	6,797	34	6,355,928
Total salaries and wages	**1,775**	**131**	**2,050,615**	**7,328**	**105**	**7,508,834**

Tableau XVII.—Personnel d'employés et d'ouvriers, appointements et salaires, par genres de fabriques, pour les provinces, 1918.

Paper Mills — Papeteries			All Mills — Toutes fabriques			Provinces
Males — Hommes	Females — Femmes	$	Males — Hommes	Females — Femmes	$	
						Colombie Britannique
24	–	138,607	55	–	217,059	Administrateurs, directeurs et gérants.
46	26	94,597	188	40	401,757	Commis, sténographes et autres employés.
1,728	28	2,098,750	2,770	28	3,495,415	Ouvriers et journaliers.
1,798	**54**	**2,331,954**	**3,013**	**68**	**4,114,231**	**Total des traitements, appointements et salaires.**
						Nouveau-Brunswick
–	–	–	33	–	104,915	Administrateurs, directeurs et gérants.
–	–	–	34	10	43,680	Commis, sténographes et autres employés.
–	–	–	942	6	786,510	Ouvriers et journaliers.
–	–	–	**1,009**	**16**	**935,105**	**Total des traitements, appointements et salaires.**
						Nouvelle-Ecosse
–	–	–	6	–	9,800	Administrateurs, directeurs et gérants.
–	–	–	1	2	2,100	Commis, sténographes et autres employés.
–	–	–	141	1	66,826	Ouvriers et journaliers.
–	–	–	**148**	**3**	**78,726**	**Total des traitements, appointements et salaires.**
						Ontario
93	1	346,675	154	1	594,102	Administrateurs, directeurs et gérants.
190	65	302,648	277	98	479,184	Commis, sténographes et autres employés.
5,942	114	6,488,612	8,318	327	9,226,281	Ouvriers et journaliers.
6,225	**180**	**7,137,935**	**8,749**	**426**	**10,299,567**	**Total des traitements, appointements et salaires.**
						Québec
120	1	553,527	214	1	881,592	Administrateurs, directeurs et gérants.
458	101	680,091	664	151	961,430	Commis, sténographes et autres employés.
7,008	179	6,711,269	10,915	486	9,703,574	Ouvriers et journaliers.
7,586	**281**	**7,944,887**	**11,793**	**638**	**11,546,596**	**Total des traitements, appointements et salaires.**
						Canada
237	2	1,038,809	462	2	1,807,468	Administrateurs, directeurs et gérants.
694	192	1,077,336	1,164	301	1,888,151	Commis, sténographes et autres employés.
14,678	321	15,298,631	23,086	848	23,278,606	Ouvriers et journaliers.
15,609	**515**	**17,414,776**	**24,712**	**1,151**	**26,974,225**	**Total des traitements, appointements et salaires.**

Table XVIII.—Employees by Months for Classes of Mills by Provinces, 1918.

Classes of mills by Provinces	January — Janvier		February — Février		March — Mars		April — Avril		May — Mai		June — Juin	
	Male — Hommes	Female — Femmes	Male — Hommes	Female — Femmes	Male — Hommes	Female — Femmes	Male — Hommes	Female — Femmes	Male — Hommes	Female — Femmes	Male — Hommes	Female — Femmes
British Columbia—												
Pulp mills	844	–	939	–	987	–	977	–	999	–	1,055	–
Pulp and paper mills	1,441	20	1,485	21	1,595	20	1,697	23	1,700	28	1,915	34
Paper mills	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
All mills	2,285	20	2,424	21	2,582	20	2,674	23	2,699	28	2,970	34
New Brunswick—												
Pulp mills	945	1	963	1	926	1	955	1	973	7	972	7
Pulp and paper mills	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Paper mills	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
All mills	945	1	963	1	926	1	955	1	973	7	972	7
Nova Scotia—												
Pulp mills	200	1	186	1	193	1	201	1	115	1	98	1
Pulp and paper mills	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Paper mills	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
All mills	200	1	186	1	193	1	201	1	115	1	98	1
Ontario—												
Pulp mills	1,661	12	1,722	12	1,739	12	1,720	10	1,743	10	1,705	9
Pulp and paper mills	6,893	98	6,697	107	6,321	115	5,316	117	5,342	116	5,298	118
Paper mills	634	194	627	196	655	207	650	203	657	205	663	213
All mills	9,188	304	9,046	315	8,715	334	7,686	330	7,742	331	7,666	340
Quebec—												
Pulp mills	2,449	13	2,497	13	2,427	15	2,560	15	2,991	18	3,301	24
Pulp and paper mills	6,477	184	6,492	153	6,553	172	6,787	187	7,114	175	7,777	183
Paper mills	863	260	882	265	900	277	886	287	921	288	933	288
All mills	9,789	457	9,871	431	9,880	464	10,233	489	11,026	481	12,011	495
Canada—												
Pulp mills	6,099	27	6,307	27	6,272	29	6,413	27	6,821	36	7,131	41
Pulp and paper mills	14,811	302	14,674	281	14,469	307	13,800	327	14,819	319	14,990	335
Paper mills	1,497	454	1,509	461	1,555	484	1,536	490	1,578	493	1,596	501
All mills	22,407	783	22,490	769	22,296	820	21,749	844	23,218	848	23,717	877

Tableau XVIII.—Employés par mois, par genres de fabriques et par provinces, 1918.

July — Juillet		August — Août		September — Septembre		October — Octobre		November — Novembre		December — Décembre		Genre de fabriques, par provinces
Male — Hommes	Female — Femmes	Male — Hommes	Female — Femmes	Male — Hommes	Female — Femmes	Male — Hommes	Female — Femmes	Male — Hommes	Female — Femmes	Male — Hommes	Female — Femmes	
												Colombie Britannique—
1,144	–	1,125	–	1,138	–	1,113	–	1,105	–	1,086	–	Pulperies.
1,885	32	1,875	32	2,023	32	1,858	33	1,492	32	1,533	32	Pulperies et papeteries.
–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	Papeteries.
3,029	32	3,000	32	3,161	32	2,971	33	2,597	32	2,619	32	Toutes fabriques.
												Nouveau-Brunswick—
997	7	933	8	943	8	902	9	982	10	812	10	Pulperies.
–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	Pulperies et papeteries.
–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	Papeteries.
997	7	933	8	943	8	902	9	982	10	812	10	Toutes fabriques.
												Nouvelle-Ecosse—
99	1	79	1	67	1	90	1	159	1	205	2	Pulperies.
–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	Pulperies et papeteries.
–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	Papeteries.
99	1	79	1	67	1	90	1	159	1	205	2	Toutes fabriques.
												Ontario—
1,812	9	1,691	8	1,649	10	1,612	8	1,718	7	1,786	6	Pulperies.
5,391	133	6,342	127	5,704	115	5,850	108	5,861	112	5,931	100	Pulperies et papeteries.
678	216	670	201	649	197	666	198	678	198	730	215	Papeteries.
7,881	358	8,703	336	8,002	322	8,128	314	8,257	317	8,447	321	Toutes fabriques.
												Québec—
3,596	18	3,445	19	3,300	20	3,115	23	3,060	18	2,767	21	Pulperies.
7,707	180	7,565	171	7,261	178	6,716	189	6,818	187	6,757	198	Pulperies et papeteries.
1,004	286	1,019	293	987	325	989	314	982	282	1,010	301	Papeteries.
12,407	484	12,029	483	11,548	523	10,820	526	10,860	487	10,534	520	Toutes fabriques.
												Canada—
7,648	35	7,273	36	7,097	39	6,832	41	7,024	36	6,656	39	Pulperies.
14,983	345	15,782	330	14,988	325	14,424	330	14,171	331	14,221	330	Pulperies et papeteries.
1,682	502	1,689	494	1,636	522	1,655	512	1,660	480	1,740	516	Papeteries.
24,313	882	24,744	860	23,721	886	22,911	883	22,855	847	22,617	885	Toutes fabriques.

Table XIX.—Classified Weekly wages by Provinces and Classes of Mills, 1918.

Provinces	Pulp Mills — Pulperies				Pulp and Paper Mills — Pulperies et papeteries			
	16 years of age and over — Agés de 16 ans et plus		Under 16 years of age — Au-dessous de 16 ans		16 years of age and over — Agés de 16 ans et plus		Under 16 years of age — Au-dessous de 16 ans	
	Male — Hommes	Female — Femmes	Male — Garçons	Female — Filles	Male — Hommes	Female — Femmes	Male — Garçons	Female — Filles
British Columbia								
Under $3	–	–	–	–	–	–	–	–
$3 but under $4	–	–	–	–	–	–	–	–
$4 but under $5	–	–	–	–	–	–	–	–
$5 but under $6	–	–	–	–	–	–	–	–
$6 but under $7	–	–	–	–	–	–	–	–
$7 but under $8	1	–	–	–	–	–	–	–
$8 but under $9	–	–	–	–	–	–	–	–
$9 but under $10	–	–	–	–	–	–	–	–
$10 but under $12	1	–	–	–	–	5	–	–
$12 but under $15	1	–	–	–	28	20	–	–
$15 but under $20	75	–	–	–	57	–	7	–
$20 but under $25	289	–	–	–	602	6	–	–
$25 and over	731	–	–	–	847	–	–	–
New Brunswick								
Under $3	–	–	–	–	–	–	–	–
$3 but under $4	1	–	–	–	–	–	–	–
$4 but under $5	1	–	–	–	–	–	–	–
$5 but under $6	1	–	–	–	–	–	–	–
$6 but under $7	–	1	–	–	–	–	–	–
$7 but under $8	33	–	–	–	–	–	–	–
$8 but under $9	1	–	–	–	–	–	–	–
$9 but under $10	11	–	6	–	–	–	–	–
$10 but under $12	61	9	–	–	–	–	–	–
$12 but under $15	183	–	–	–	–	–	–	–
$15 but under $20	420	–	–	–	–	–	–	–
$20 but under $25	81	–	–	–	–	–	–	–
$25 and over	49	–	–	–	–	–	–	–
Nova Scotia								
Under $3	–	–	–	–	–	–	–	–
$3 but under $4	–	1	–	–	–	–	–	–
$4 but under $5	–	–	–	–	–	–	–	–
$5 but under $6	–	–	–	–	–	–	–	–
$6 but under $7	5	1	–	–	–	–	–	–
$7 but under $8	4	–	–	–	–	–	–	–
$8 but under $9	2	–	–	–	–	–	–	–
$9 but under $10	15	–	–	–	–	–	–	–
$10 but under $12	45	–	–	–	–	–	–	–
$12 but under $15	109	–	–	–	–	–	–	–
$15 but under $20	52	–	–	–	–	–	–	–
$20 but under $25	6	–	–	–	–	–	–	–
$25 and over	–	–	–	–	–	–	–	–
Ontario								
Under $3	–	–	–	–	–	–	–	–
$3 but under $4	–	–	–	–	–	–	–	–
$4 but under $5	–	–	–	–	–	–	–	–
$5 but under $6	–	–	–	–	–	–	–	–
$6 but under $7	–	–	–	–	–	–	–	3
$7 but under $8	–	–	–	–	–	9	–	4
$8 but under $9	–	–	–	–	1	5	4	1
$9 but under $10	–	–	–	–	–	9	–	–
$10 but under $12	11	–	–	–	9	10	1	–
$12 but under $15	58	–	9	–	600	54	1	–
$15 but under $20	673	6	8	–	1,615	4	–	–
$20 but under $25	319	–	–	–	1,642	1	1	–
$25 and over	708	–	–	–	1,468	–	–	–

Tableau XIX.—Salaires hebdomadaires classifiés par provinces et par genres de fabriques, 1918

Paper Mills — Papeteries				All Mills — Toutes fabriques				Provinces
16 years of age and over — Agés de 16 ans et plus		Under 16 years of age — Au-dessous de 16 ans		16 years of age and over — Agés de 16 ans et plus		Under 16 years of age — Au-dessous de 16 ans		
Male — Hommes	Female — Femmes	Male — Garçons	Female — Filles	Male — Hommes	Female — Femmes	Male — Garçons	Female — Filles	
								Colombie Britannique
–	–	–	–	–	–	–	–	Au-dessous de $3.
–	–	–	–	–	–	–	–	$3 mais moins de $4.
–	–	–	–	–	–	–	–	$4 mais moins de $5.
–	–	–	–	–	–	–	–	$5 mais moins de $6.
–	–	–	–	–	–	–	–	$6 mais moins de $7.
–	–	–	–	1	–	–	–	$7 mais moins de $8.
–	–	–	–	–	–	–	–	$8 mais moins de $9.
–	–	–	–	–	–	–	–	$9 mais moins de $10.
–	–	–	–	1	5	–	–	$10 mais moins de $12.
–	–	–	–	29	20	–	–	$12 mais moins de $15.
–	–	–	–	132	–	7	–	$15 mais moins de $20.
–	–	–	–	891	6	–	–	$20 mais moins de $25.
–	–	–	–	1,578	–	–	–	$25 et plus.
								Nouveau-Brunswick
–	–	–	–	–	–	–	–	Au-dessous de $3.
–	–	–	–	1	–	–	–	$3 mais moins de $4.
–	–	–	–	1	–	–	–	$4 mais moins de $5.
–	–	–	–	1	–	–	–	$5 mais moins de $6.
–	–	–	–	–	1	–	–	$6 mais moins de $7.
–	–	–	–	33	–	–	–	$7 mais moins de $8.
–	–	–	–	1	–	–	–	$8 mais moins de $9.
–	–	–	–	11	–	6	–	$9 mais moins de $10.
–	–	–	–	61	9	–	–	$10 mais moins de $12.
–	–	–	–	183	–	–	–	$12 mais moins de $15.
–	–	–	–	420	–	–	–	$15 mais moins de $20.
–	–	–	–	81	–	–	–	$20 mais moins de $25.
–	–	–	–	49	–	–	–	$25 et plus.
								Nouvelle-Ecosse
–	–	–	–	–	–	–	–	Au-dessous de $3.
–	–	–	–	–	1	–	–	$3 mais moins de $4.
–	–	–	–	–	–	–	–	$4 mais moins de $5.
–	–	–	–	–	–	–	–	$5 mais moins de $6.
–	–	–	–	5	1	–	–	$6 mais moins de $7.
–	–	–	–	4	–	–	–	$7 mais moins de $8.
–	–	–	–	2	–	–	–	$8 mais moins de $9.
–	–	–	–	15	–	–	–	$9 mais moins de $10.
–	–	–	–	45	–	–	–	$10 mais moins de $12.
–	–	–	–	109	–	–	–	$12 mais moins de $15.
–	–	–	–	52	–	–	–	$15 mais moins de $20.
–	–	–	–	6	–	–	–	$20 mais moins de $25.
–	–	–	–	–	–	–	–	$25 et plus.
								Ontario
–	–	–	–	–	–	–	–	Au-dessous de $3.
–	–	–	–	–	–	–	–	$3 mais moins de $4.
–	–	–	–	–	–	–	–	$4 mais moins de $5.
1	1	–	–	1	1	–	–	$5 mais moins de $6.
6	1	2	–	6	1	2	3	$6 mais moins de $7.
1	2	3	3	1	11	3	7	$7 mais moins de $8.
1	35	–	6	2	40	4	7	$8 mais moins de $9.
3	47	5	1	3	56	5	1	$9 mais moins de $10.
8	83	–	–	28	93	1	–	$10 mais moins de $12
71	20	3	–	729	74	13	–	$12 mais moins de $15
310	4	–	–	2,598	14	8	–	$15 mais moins de $20
200	1	–	–	2,161	2	1	–	$20 mais moins de $25
118	–	–	–	2,294	–	–	–	$25 et plus.

Table XIX.—Classified weekly Wages by Provinces and Classes of Mills, 1918—*Concluded.*

Provinces	Pulp Mills — Pulperies				Pulp and Paper Mills — Pulperies et papeteries			
	16 years of age and over — Agés de 16 ans et plus		Under 16 years of age — Au-dessous de 16 ans		16 years of age and over — Agés de 16 ans et plus		Under 16 years of age — Au-dessous de 16 ans	
	Male — Hommes	Female — Femmes	Male — Garçons	Female — Filles	Male — Hommes	Female — Femmes	Male — Garçons	Female — Filles
Quebec								
Under $3	–	–	11	6	–	–	–	–
$3 but under $4	–	–	5	–	4	3	–	2
$4 but under $5	–	–	1	1	1	16	2	11
$5 but under $6	–	2	–	–	–	2	2	2
$6 but under $7	10	2	–	–	11	29	9	1
$7 but under $8	20	–	–	–	19	30	15	9
$8 but under $9	23	–	–	–	84	70	7	1
$9 but under $10	70	–	–	–	60	17	9	–
$10 but under $12	101	3	16	–	106	3	6	–
$12 but under $15	321	4	–	–	719	1	3	–
$15 but under $20	946	3	39	2	2,830	–	1	–
$20 but under $25	1,159	–	–	–	1,861	1	–	–
$25 and over	226	–	–	–	1,024	1	–	–
Canada								
Under $3	–	–	11	6	–	–	–	–
$3 but under $4	1	1	5	–	4	3	–	2
$4 but under $5	1	–	1	1	1	16	2	11
$5 but under $6	1	2	–	–	–	2	2	2
$6 but under $7	15	4	–	–	11	29	9	4
$7 but under $8	58	–	–	–	19	39	15	13
$8 but under $9	26	–	–	–	85	75	11	2
$9 but under $10	96	–	6	–	60	26	9	–
$10 but under $12	219	12	16	–	115	18	7	–
$12 but under $15	672	4	9	–	1,347	75	4	–
$15 but under $20	2,166	9	47	2	4,502	4	8	–
$20 but under $25	1,854	–	–	–	4,105	8	1	–
$25 and over	1,714	–	–	–	3,339	1	–	–

Table XX.—Averages of Working Time by Classes of Mills, and Provinces 1918.

Provinces	Pulp Mills — Pulperies	Pulp and Paper Mills — Pulperies et papeteries	Paper Mills — Papeteries	All Mills — Toutes fabriques
British Columbia—Colombie Britannique				
Days on full time—Journées entières	252	301·5	–	276·7
Days on ¾ time—¾ de journée	–	–	–	–
Days on ½ time—½ journée	–	–	–	–
Days on less than ½ time—Moins d'une ½ journée	–	–	–	–
Days idle—Arrêt complet	52	2·5	–	27·2
Hours worked per shift—Heures de travail par jour	9·5	8	–	8·7
Hours worked per week—Heures de travail par semaine	57	48	–	52·5
New Brunswick—Nouveau-Brunswick				
Days on full time—Journées entières	285·6	–	–	285·6
Days on ¾ time—¾ de journée	–	–	–	–
Days on ½ time—½ journée	–	–	–	–
Days on less than ½ time—Moins d'une ½ journée	–	–	–	–
Days idle—Arrêt complet	18·4	–	–	18·4
Hours worked per shift—Heures de travail par jour	14	–	–	14
Hours worked per week—Heures de travail par semaine	84	–	–	84
Nova Scotia—Nouvelle-Ecosse				
Days on full time—Journées entières	159·2	–	–	159·2
Days on ¾ time—¾ de journée	33·4	–	–	33·4
Days on ½ time—½ journée	11·6	–	–	11·6
Days on less than ½ time—Moins d'une ½ journée	–	–	–	–
Days idle—Arrêt complet	99·8	–	–	99·8
Hours worked per shift—Heures de travail par jour	12	–	–	12
Hours worked per week—Heures de travail par semaine	72	–	–	72

Tableau XIX.—Salaires hebdomadaires classifiés par provinces et par genres de fabriques 1918—*fin*.

Paper Mills — Papeteries				All Mills — Toutes fabriques				Provinces
16 years of age and over — Agés de 16 ans et plus		Under 16 years of age — Au-dessous de 16 ans		16 years of age and over — Agés de 16 ans et plus		Under 16 years of age — Au-dessous de 16 ans		
Male — Hommes	Female — Femmes	Male — Garçons	Female — Filles	Male — Hommes	Female — Femmes	Male — Garçons	Female — Filles	
								Québec
–	–	–	–	–	–	11	6	Au-dessous de $3.
–	–	–	–	4	3	5	2	$3 mais moins de $4.
1	–	2	–	2	16	5	12	$4 mais moins de $5.
1	–	8	14	1	4	10	16	$5 mais moins de $6.
7	31	10	4	28	62	19	5	$6 mais moins de $7.
9	46	3	13	48	76	18	22	$7 mais moins de $8.
10	100	2	8	117	170	9	9	$8 mais moins de $9.
57	38	2	2	187	55	11	2	$9 mais moins de $10.
29	35	–	–	236	41	22	–	$10 mais moins de $12.
312	3	–	–	1,352	8	3	–	$12 mais moins de $15.
442	5	–	–	4,218	8	40	2	$15 mais moins de $20.
149	–	–	–	3,169	1	–	–	$20 mais moins de $25.
87	–	–	–	1,337	1	–	–	$25 et plus.
								Canada
–	–	–	–	–	–	11	6	Au-dessous de $3.
–	–	–	–	5	4	5	2	$3 mais moins de $4.
1	–	2	–	3	16	5	12	$4 mais moins de $5.
2	1	8	14	3	5	10	16	$5 mais moins de $6.
13	32	12	4	39	65	21	8	$6 mais moins de $7.
10	48	6	16	87	87	21	29	$7 mais moins de $8.
11	135	2	14	122	210	13	16	$8 mais moins de $9.
60	85	7	3	216	111	22	3	$9 mais moins de $10.
37	118	–	–	371	148	23	–	$10 mais moins de $12.
383	23	3	–	2,402	102	16	–	$12 mais moins de $15.
752	9	–	–	7,420	22	55	2	$15 mais moins de $20.
349	1	–	–	6,308	9	1	–	$20 mais moins de $25.
205	–	–	–	5,258	1	–	–	$25 et plus.

Tableau XX.—Durée moyenne des opérations, par genres de fabriques et par provinces 1918.

Provinces	Pulp Mills — Pulperies	Pulp and Paper Mills — Pulperies et papeteries	Paper Mills — Papeteries	All Mills — Toutes fabriques
Ontario				
Days on full time—Journées entières	289·4	286·2	254	276·5
Days on ¾ time—¾ de journée	–	–	3·3	1·1
Days on ½ time—½ journée	·5	–	7	2·5
Days on less than ½ time—Moins d'une ½ journée	–	–	–	–
Days idle—Arrêt complet	14·1	17·8	39·7	23·9
Hours worked per shift—Heures de travail par jour	10·5	9·7	10·1	10·1
Hours worked per week—Heures de travail par semaine	71·5	58·2	60·1	63·3
Quebec				
Days on full time—Journées entières	242·5	293·6	261	265·7
Days on ¾ time—¾ de journée	9·4	4·4	·6	4·8
Days on ½ time—½ journée	4·1	4·4	6·6	5
Days on less than ½ time—Moins d'une ½ journée	8	·7	–	2·9
Days idle—Arrêt complet	40	·9	35·8	25·6
Hours worked per shift—Heures de travail par jour	10	9	9·4	9·4
Hours worked per week—Heures de travail par semaine	67	53·6	66·2	62·3
Canada				
Days on full time—Journées entières	245·7	290·8	257·5	264·7
Days on ¾ time—¾ de journée	8·6	2	2	4·2
Days on ½ time—½ journée	3·2	2·1	6·7	4
Days on less than ½ time—Moins d'une ½ journée	1·6	·3	–	·6
Days idle—Arrêt complet	44·9	8·8	37·8	30·5
Hours worked per shift—Heures de travail par jour	11·2	9·3	9·8	10·1
Hours worked per week—Heures de travail par semaine	70·3	55·3	63·2	62·9

Table XXI.—Miscellaneous Expenses by Classes of Mills for Provinces, 1918.

Provinces	Rent of Offices, Works and Machinery — Loyer de bureaux, usines et machineries	Rent of Power — Loyer de la force motrice	Insurance — Assurance	Taxes: Internal Revenue, War, etc. — Sur le revenu, de guerre, etc.	Taxes: Provincial Municipal, etc. — Provinciales, municipales, etc.
British Columbia	$	$	$	$	$
Pulp mills	5,300	–	85,500	–	46,500
Pulp and paper mills	1,400	2,800	70,083	293,519	120,311
Paper mills	–	–	–	–	–
All mills	**6,740**	**2,800**	**155,583**	**293,519**	**166,811**
New Brunswick					
Pulp mills	2,000	–	35,926	–	37,340
Pulp and paper mills	–	–	–	–	–
Paper mills	–	–	–	–	–
All mills	**2,000**	–	**35,926**	–	**37,340**
Nova Scotia					
Pulp mills	2,060	–	6,372	2,797	4,016
Pulp and paper mills	–	–	–	–	–
Paper mills	–	–	–	–	–
All mills	**2,060**	–	**6,372**	**2,797**	**4,016**
Ontario					
Pulp mills	5,336	113,932	96,703	783	25,278
Pulp and paper mills	228,311	407,054	118,947	33,663	38,119
Paper mills	11,844	53,218	22,758	70,195	14,946
All mills	**245,491**	**574,204**	**238,408**	**104,641**	**78,343**
Quebec					
Pulp mills	–	28,160	59,761	925	68,828
Pulp and paper mills	10,037	785,053	165,339	470,998	318,782
Paper mills	1,896	39,656	33,121	–	26,560
All mills	**11,933**	**852,869**	**258,221**	**471,923**	**414,170**
Canada					
Pulp mills	14,696	142,092	284,262	4,505	181,962
Pulp and paper mills	239,788	1,194,907	354,369	798,180	477,212
Paper mills	13,740	92,874	55,879	70,195	41,506
All mills	**268,224**	**1,429,873**	**694,510**	**872,880**	**700,680**

Table XXII.—Exports of Pulp-wood from Canada in the calendar years 1915-1916-1917-1918 and for each Province by quantities and values.

Provinces	1915. Quantity — Quantité	1915. Value — Valeur	1916 Quantity — Quantité	1916 Value — Valeur
	Cord	$	Cord	$
British Columbia	–	–	118	354
New Brunswick	119,896	770,825	127,730	726,293
Nova Scotia	3,310	24,982	3,735	27,883
Ontario	202,239	1,256,814	149,745	915,025
Quebec	624,269	4,111,492	786,879	5,197,114
Canada	**949,714**	**6,164,113**	**1,068,207**	**6,866,669**

Tableau XXI.—Frais généraux, par genres de fabriques et par provinces, 1918.

Royalties, Use of Patents, etc. — Droits régaliens, usage de brevets, etc.	Advertising Expenses — Dépenses de publicité	Travelling Expenses — Frais de voyage	Ordinary repairs to buildings and machinery — Réparations ordinaires aux bâtiments et à la machinerie	All other sundry expenses — Toutes autres dépenses diverses	Total	Provinces
$	$	$	$	$	$	**Colombie Britannique**
1,211	3,250	9,400	4,112	60,050	215,323	Pulperies.
–	–	–	336,359	1,246,094	2,070,606	Pulperies et papeteries.
–	–	–	–	–	–	Papeteries.
1,211	**3,250**	**9,400**	**340,471**	**1,306,144**	**2,285,929**	**Toutes fabriques.**
						Nouveau-Brunswick
–	200	5,050	137,815	709,861	928,192	Pulperies.
–	–	–	–	–	–	Pulperies et papeteries.
–	–	–	–	–	–	Papeteries.
–	**200**	**5,050**	**137,815**	**709,861**	**928,192**	**Toutes fabriques.**
						Nouvelle-Ecosse
–	100	163	2,423	23,379	41,310	Pulperies.
–	–	–	–	–	–	Pulperies et papeteries.
–	–	–	–	–	–	Papeteries.
–	**100**	**163**	**2,423**	**23,379**	**41,310**	**Toutes fabriques.**
						Ontario
–	6,778	12,266	243,053	42,163	546,292	Pulperies.
–	627	61,256	661,236	649,487	2,198,700	Pulperies et papeteries.
10,374	4,510	8,617	113,907	237,951	568,320	Papeteries.
10,374	**11,915**	**82,139**	**1,038,196**	**929,601**	**3,313,312**	**Toutes fabriques.**
						Québec
469	4,565	79,897	467,253	1,239,008	1,948,866	Pulperies.
127	18,801	143,446	1,016,978	1,353,892	4,283,453	Pulperies et papeteries.
–	21,470	42,083	112,906	346,793	624,485	Papeteries.
596	**44,836**	**265,426**	**1,597,137**	**2,939,693**	**6,856,804**	**Toutes fabriques.**
						Canada
1,680	14,893	106,776	854,656	2,074,461	3,679,983	Pulperies.
127	19,428	204,702	2,014,573	3,249,473	8,552,759	Pulperies et papeteries.
10,374	25,980	50,700	246,813	584,744	1,192,805	Papeteries.
12,181	**60,301**	**362,178**	**3,116,042**	**5,908,678**	**13,425,547**	**Toutes fabriques.**

Tableau XXII.—Exportations de bois de pulpe du Canada dans les années 1915-1916-1917-1918, pour chaque province, par quantités et valeur.

1917		1918		Provinces
Quantity — Quantité	Value — Valeur	Quantity — Quantité	Value — Valeur	
Cord	$	Cord	$	
329	747	436	1,236	Colombie Britannique.
156,255	1,145,967	263,907	2,773,784	Nouveau-Brunswick.
770	5,498	–	–	Nouvelle-Ecosse.
161,652	1,166,316	199,421	1,856,178	Ontario.
698,839	5,603,894	885,772	8,368,586	Québec.
1,017,845	**7,922,422**	**1,349,536**	**12,999,784**	**Canada.**

Table XXIII.—Production, Manufacture and Export of Pulp-wood compared for the calendar years 1916, 1917 and 1918, by Provinces.

Schedule	1916			1917		
	Quantity — Quantité	Value — Valeur	Value per Cord — Valeur par corde	Quantity — Quantité	Value — Valeur	Value per Cord — Valeur par corde
Canada	Cords — Cordes	$	$	Cords — Cordes	$	$
Production	2,833,119	19,971,127	7·05	3,122,188	26,739,905	8·56
Manufacture	1,764,912	13,104,458	7·42	2,104,334	18,817,483	8·94
Export	1,068,207	6,866,669	6·43	1,017,854	7,922,422	7·78
Quebec						
Production	1,711,151	12,037,603	7·03	1,808,708	15,155,326	8·38
Manufacture	924,272	6,840,489	7·40	1,109,869	9,551,432	8·60
Export	786,879	5,197,114	6·60	698,839	5,603,894	8·05
Ontario						
Production	787,357	5,931,450	7·53	897,343	8,596,671	9·58
Manufacture	637,612	5,016,425	7·87	735,691	7,430,355	10·10
Export	149,745	915,025	6·1	161,652	1,166,316	7·21
New Brunswick						
Production	207,324	1,317,998	6·36	261,841	1,879,449	7·18
Manufacture	79,594	591,705	7·43	105,586	733,482	6·95
Export	127,730	726,293	5·69	156,255	1,145,967	7·33
British Columbia						
Production	109,115	580,153	5·32	135,143	969,510	7·17
Manufacture	108,997	579,799	5·32	134,814	968,763	7·19
Export	118	354	3·00	329	747	2·30
Nova Scotia						
Production	18,172	103,923	5·72	19,094	138,949	7·28
Manufacture	14,437	76,040	5·27	18,324	133,451	7·28
Export	3,735	27,883	7·47	770	5,498	7·14

Tableau XXIII.—Production, consommation et exportation de bois de pulpe, comparées, pour les années 1916, 1917 et 1918, par provinces.

1918 Quantity — Quantité	1918 Value — Valeur	1918 Value per Cord — Valeur par corde	Per cent distribution of pulp wood — Pourcentage de répartition 1916	1917	1918	Enumération
Cords — Cordes	$	$	Cords — Cordes	$	$	**Canada**
3,560,280	37,886,259	10·64	100·0	100·0	100·0	Production.
2,210,744	24,886,475	11·26	62·3	70·4	65·7	Consommation.
1,349,536	12,999,784	9·63	37·7	29·6	34·3	Exportation.
						Québec
1,971,250	19,429,777	9·85	100·0	100·0	100·0	Production.
1,085,478	11,061,191	10·19	54·0	63·0	56·9	Consommation.
885,772	8,368,586	9·45	46·0	37·0	43·1	Exportation.
						Ontario
984,112	12,251,895	12·45	100·0	100·0	100·0	Production.
784,691	10,395,717	13·25	81·0	86·4	84·8	Consommation.
199,421	1,856,178	9·31	19·0	13·6	15·2	Exportation.
						Nouveau-Brunswick
374,040	3,694,638	9·88	100·0	100·0	100·0	Production.
110,133	920,854	6·95	38·4	39·0	24·9	Consommation.
263,907	2,773,784	10·51	61·6	61·0	75·1	Exportation.
						Colombie Britannique
219,210	2,436,133	11·11	100·0	100·0	100·0	Production.
218,774	2,434,897	7·19	99·9	99·9	99·9	Consommation.
436	1,236	2·84	0·1	0·1	0·1	Exportation.
						Nouvelle-Ecosse.
11,668	73,816	7·26	100·0	100·0	100·0	Production.
11,668	73,816	7·26	79·4	96·0	100·0	Consommation.
–	–	–	20·6	4·0	–	Exportateur.

Table XXIV.—Exports of Wood-pulp by Countries for the Calendar years 1916, 1917 and 1918.

Tableau XXIV.—Exportation de pulpe de bois par pays, pour les années 1916, 1917 et 1918.

Kinds of pulp and countries to which exported — Espèce de pulpe et pays de destination	1916			1917			1918		
	Quantity — Quantité	Value — Valeur	Average value per ton — Valeur moyenne par tonne	Quantity — Quantité	Value — Valeur	Average value per ton — Valeur moyenne par tonne.	Quantity — Quantité	Value — Valeur	Average value per ton — Valeur moyenne par tonne
	ton	$	$	ton	$	$	ton	$	$
Total wood pulp exported—Total de la pulpe de bois exportée	**558,899**	**17,344,242**	**3·103**	**511,803**	**26,192,906**	**5·117**	**583,911**	**33,359,923**	**57·13**
Mechanical pulp—De fabrication mécanique	329,752	5,649,365	1·713	250,043	7,082,206	2·832	181,061	4,786,044	26·43
Chemical pulp—De fabrication chimique	229,147	11,694,877	5·104	261,760	19,110,700	7·301	402,850	28,573,879	70·93
To United States—Aux Etats-Unis	**466,761**	**14,275,185**	**3·058**	**473,849**	**23,049,292**	**4·864**	**544,188**	**30,156,873**	**55·41**
Mechanical pulp—De fabrication mécanique	270,179	4,741,526	1·755	248,375	7,048,306	2·838	178,409	4,727,717	26·49
Chemical pulp—De fabrication chimique	196,582	9,533,659	4·850	225,474	16,000,985	7·096	365,779	25,429,156	69·52
To United Kingdom—Au Royaume Uni	**51,072**	**2,266,585**	**4·438**	**20,875**	**2,037,017**	**9·758**	**5,102**	**428,049**	**83·90**
Mechanical pulp—De fabrication mécanique	25,955	401,468	1·547	–	–	–	–	–	–
Chemical pulp—De fabrication chimique	25,117	1,865,117	7·426	20,875	2,037,017	9·758	5,102	428,049	83·90
To France—En France	**31,821**	**473,190**	**1·487**	**1,668**	**33,900**	**2·032**	–	–	–
Mechanical pulp—De fabrication mécanique	31,821	473,190	1·487	1,668	33,900	2·032	–	–	–
Chemical pulp—De fabrication chimique	–	–	–	–	–	–	–	–	–
To Japan—Au Japon	**7,039**	**274,485**	**3·899**	**13,762**	**933,350**	**6·782**	**28,547**	**2,474,148**	**86·67**
Mechanical pulp—De fabrication mécanique	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Chemical pulp—De fabrication chimique	7,039	274,485	3·899	13,762	933,350	6·782	28,547	2,474,148	86·67
To all other Countries—Aux autres pays	**2,206**	**54,797**	**2·493**	**1,649**	**139,347**	**8·450**	**6,074**	**300,853**	**49·53**
Mechanical pulp—De fabrication mécanique	1,797	33,181	1·847	–	–	–	2,652	58,327	21·99
Chemical pulp—De fabrication chimique	409	21,616	5·285	1,649	139,347	8·450	3,422	242,526	70·87

Table XXV.—Imports of Wood-pulp for the Calendar years 1916, 1917 end 1918 by Countries.

Tableau XXV.—Importations de pulpe de bois pour les années 1916, 1917 et 1918, par pays.

Countries from which imported—Pays de provenance	1916	1917	1918
	Value — Valeur	Value — Valeur	Value — Valeur
	$	$	$
Total value of imports—Valeur totale des importations	**552,002**	**587,369**	**470,516**
United States—Etats-Unis	552,002	587,369	470,516

Table XXVI.—Exports of Paper, the Produce of Canada for the Calendar years 1916, 1917 and 1918.

Tableau XXVI.—Exportations de papier de fabrication canadienne pendant les années 1916, 1917 et 1918.

Kinds—Espèces	1916		1917		1918	
	Quantity — Quantité	Value — Valeur	Quantity — Quantité	Value — Valeur	Quantity — Quantité	Value — Valeur
		$		$		$
Paper, wall, rolls—Papier à tapisserie, rouleaux..........	1,120,057	88,201	1,549,504	122,556	2,893,931	268,860
Paper, felt and roofing—Papier feutre et à toiture........	–	226,136	–	340,227	–	379,988
Paper wrapping, lb.—Papier d'emballage, liv............	13,309,900	738,715	22,622,500	1,158,348	26,197,400	1,767,567
Paper printing, cwt.—Papier à imprimer, qtx............	10,523,256	21,098,997	11,923,737	32,561,020	12,730,671	37,301,269
Paper, all other, lb.—Tout autre papier, liv............	–	1,313,653	–	1,439,781	–	3,233,075
Total....................................	–	**23,465,701**	–	**35,621,932**	–	**42,950,759**

Table XXVII.—Imports of Paper for the Calendar years 1916, 1917 and 1918.

Tableau XXVII.—Importations de papier pendant les années 1916, 1917 et 1918.

Kinds—Espèces	1916		1917		1918	
	Quantity — Quantité	Value — Valeur	Quantity — Quantité	Value — Valeur	Quantity — Quantité	Value — Valeur
		$		$		$
Card board, not pasted or coated—Carton, fin, ni enduit, ni collé..................	–	143,184	–	184,666	–	269,272
Hanging or wall paper, including borders, rolls of 8 yds.—Papier à tapisserie, y compris bordure, rouleaux de 8 vgs.	2,765,579	241,656	2,134,074	255,518	1,702,544	224,797
Millboard not coated or pasted—Carton de pâte, ni enduit, ni collé..................	–	64,524	–	92,070	–	119,716
Printing papers, lb.—Papiers à imprimer, liv............	4,930,445	346,361	6,386,339	555,165	5,694,196	544,196
Ruled and bordered and coated papers, boxed paper and papeteries—Papier rayé et margé, papier glacé, papier à lettres et papeteries..................	–	273,098	–	312,583	–	573,622
Straw board, not pasted, or coated, lb.—Carton de paille, ni enduit, ni collé, liv..................	9,399,025	165,120	9,865,872	257,447	–	284,718
Tarred and other building papers, n.o.p.—Papier goudronné et autres papiers de construction, n.a.e..............	–	183,373	–	304,684	–	337,073
Wrapping paper, lb.—Papier d'emballage, liv............	7,177,287	250,056	4,665,895	246,369	4,937,515	279,916
Paper, all other—Tout autre papier..................	–	4,580,889	–	5,670,813	–	5,847,188
Total....................................	–	**6,248,261**	–	**7,879,315**	–	**8,480,498**

APPENDIX—APPENDICE.

PULP AND PAPER MILLS IN CANADA, 1918.
FABRIQUES DE PULPE ET DE PAPIER DU CANADA, 1918.

The following is a list of the producing mills in operation during 1918, arranged by provinces, classes of mills and products.

Voici une liste des établissements producteurs, qui étaient en activité en 1918; ils sont classés par provinces, par genres de fabriques et produits.

PULP MILLS—PULPERIES.

Name — Nom	Location — Endroit	Classes of products — Genres de produits: Pulp — Pulpe
Whalen Pulp and Paper Mills, Ltd	Mill Creek.....B.C.	Sulphite
Whalen Pulp and Paper Mills, Ltd	Swanson Bay.....B.C.	Sulphite.
Whalen Pulp and Paper Mills, Ltd	Port Alice.....B.C.	Sulphite.
Rainy River Pulp and Paper Co	Port Mellon.....B.C.	Sulphate.
La Have Pulp Co. Ltd	New Germany.....N.S.	Ground wood.
Clyde River Pulp and Pa(per Co. Ltd	Clyde River.....N.S.	Ground wood.
G. D. Campbell and Co	Weymouth.....N.S.	Ground wood.
Medway Pulp and Power Co	Bridgewater.....N.S.	Ground wood.
MacLeod Pulp Co. Ltd	Liverpool.....N.S.	Ground Wood.
New Brunswick Sulphate Fibre Co. Ltd	Millerton.....N.B.	Sulphate.
St. George Pulp and Paper Co. Ltd	St. George.....N.B.	Ground wood.
Nashwaak Pulp and Paper Co. Ltd	St. John.....N.B.	Sulphite.
Dominion Pulp Co. Ltd	Chatham.....N.B.	Sulphite.
Bathurst Lumber Co. Ltd	Bathurst.....N.B.	Sulphite and Sulphate.
Port Arthur Pulp and Paper Co., Ltd	Port Arthur.....Ont.	Sulphite.
Mattagami Pulp and Paper Co. Ltd	Smooth Rock Falls.....Ont.	Sulphite.
The Bronson Co	Ottawa.....Ont.	Ground wood.
Dryden Pulp and Paper Co. Ltd	Dryden.....Ont.	Ground wood and Sulphate.
Foley-Rieger Pulp and Paper Co. Ltd	Thorold.....Ont.	Ground wood.
Thorold Pulp Co. Ltd	Thorold.....Ont.	Ground wood.
Riordon Pulp and Paper Col Ltd	Merritton.....Ont.	Sulphite.
Riordon Pulp and Paper Co. Ltd	Hawkesbury.....Ont.	Sulphite.
Hydro-Electric Power Commission of Ontario	Campbellford.....Ont.	Ground wood.
Ha Ha Bay Sulphite Co. Ltd	Port Alfred.....Que.	Sulphite.
Nairn Falls Power and Pulp Co. Ltd	Murray Bay.....Que.	Ground wood.
Brown Corporation	La Tuque.....Que.	Sulphate.
Donnacona Paper Co. Ltd	Pont Rouge.....Que.	Ground wood.
Compagnie de Pulpe de Chicoutimi (St. Lawrence Pulp and Lumber Co.)	Chandler.....Que.	Sulphite.
Compagnie de Pulpe de Chicoutimi	Val Jalbert.....Que.	Ground wood.
Compagnie de Pulpe de Chicoutimi	Chicoutimi.....Que.	Ground wood.
F. F. Soucy	Old Lake Road.....Que.	Ground wood.
Price Bros. and Co. Ltd. (Price-Porritt)	Rimouski.....Que.	Ground wood.
Brompton Pulp and Paper Co. Ltd	Bromptonville.....Que.	Ground wood.
Rivière du Loup Pulp Co. Ltd	Rivière du Loup.....Que.	Ground wood.
James MacLaren Co. Ltd	Buckingham.....Que.	Ground wood.
J. C. Wilson and Co. Ltd	St. Jerome.....Que.	Ground wood.
Gulf Pulp and Paper Co. Ltd	Clarke City.....Que.	Ground wood.
Lake Megantic Pulp Co	Lake Megantic.....Que.	Ground wood.

PULP AND PAPER MILLS—PULPERIES ET PAPETERIES.

Name — Nom	Location — Endroit	Classes of Products — Genres de produits	
		Pulp — Pulpe	Paper — Papier
Powell River Co. Ltd	Powell River, B.C.	G.W., Sulphite	N.P., W.P.
Pacific Mills, Ltd	Ocean Falls, B.C.	G.W., Sulphite, Sulphate.	N.P., W.P.
Beaver Co. Ltd	Thorold, Ont.	Ground wood	W.P.B.
Canada Boxboard Co. Ltd	Frankford, Ont.	Ground wood	Straw and other boards.
Spanish River Pulp and Paper Co. Ltd. (Lake Superior Co.).	Sault Ste. Marie, Ont.	G.W., Sulphite	N.P., W.P., B.,B.R. and S.P.
Spanish River Pulp and Paper Co. Ltd	Sturgeon Falls, Ont.	G.W., Sulphite	N.P.
Spanish River Pulp and Paper Co. Ltd	Espanola, Ont.	Ground wood	N.P.
The Toronto Paper Mfg. Co. Ltd	Cornwall, Ont.	Sulphite	Bk. and W.P.
Fort Frances Pulp and Paper Co. Ltd	Fort Frances, Ont.	Ground wood	N.P.
Abitibi Power and Paper Co. Ltd	Iroquois Falls, Ont.	G.W., Sulphite	N.P.
Lincoln Paper Mills Co. Ltd	Merritton, Ont.	Sulphite	N.P., W.P.
Provincial Paper Mills Co. Ltd	Georgetown, Ont.	Soda	Bk. and W.P.
J. R. Booth	Ottawa, Ont.	G.W., Sulphite	N.P., W.P.B.
Ontario Paper Co. Ltd	Thorold, Ont.	G.W., Sulphite	N.P.
E. B. Eddy Co. Ltd	Hull, Que.	G.W., Sulphite	N.P., Bk. and W.P., W.P., B., Mis. P.
Price Bros. and Co. Ltd	Jonquières, Que.	Ground wood	B., Mis.
St. Maurice Paper Co. Ltd	Cap Madeleine, Que.	G.W., Sulphite and Sulphate.	N.P.
Dominion Paper Co. Ltd	Kingsey Falls, Que.	G.W., Sulphate	N.P., B.R. and S.P.
Belgo-Canadian Pulp and Paper Co. Ltd	Shawinigan Falls, Que.	G.W., Sulphite	N.P.
Canada Paper Co. Ltd. (2 Mills)	Windsor Mills, Que.	G. W., Soda	N.P., Bk. and W.P., W.P.
Laurentide Co. Ltd	Grand Mère, Que.	G.W., Sulphite	N.P., B.
Price Bros. and Co. Ltd	Kenogami, Que.	G.W., Sulphite	N.P.
Brompton Pulp and Paper Co. Ltd	East Angus, Que.	Sulphate	N.P., W.P., B., Mis. P.
News Pulp and Paper Co. Ltd	St. Raymond, Que.	Ground wood	N.P.
Donnacona Paper Co. Ltd	Donnacona, Que.	Ground wood and Sulphite.	N.P.
Wayagamack Pulp and Paper Co. Ltd	Three Rivers, Que.	Sulphate	W.P.

PAPER MILLS—PAPETERIES.

Name — Nom	Location — Endroit		Classes of Paper — Genres de papier
Jas. Stutt and Sons	West Flamborough	Ont.	B.R.S.P.
Provincial Paper Mills Co. Ltd	Thorold	Ont.	Bk. and W.P.
Geo. La Monte and Son Ltd	Toronto	Ont.	Mis. P.
Don Valley Paper Co. Ltd	Toronto	Ont.	Bk. and W.P., W.P., Mis P.
The Strathcona Paper Co	Strathcona	Ont.	B.R.S.P.
Kinleith Paper Mills Ltd	St. Catharines	Ont.	Bk. and W.P.
Garden City Paper Mills Co. Ltd	St. Catharines	Ont.	Toilet and Tissue P.
Garden City Paper Mills Co. Ltd	Merritton	Ont.	Toilet and Tissue P.
Ritchie and Ramsay Ltd	New Toronto	Ont.	C.P.
Provincial Paper Mills Co. Ltd	Mille Roches	Ont.	Bk. and W.P.
Interlake Tissue Mills Ltd	Merritton	Ont.	W.P., Toilet and Tissue P., Mis. P.
Provincial Paper Mills Co. Ltd	Georgetown	Ont.	C.P.
The Northumberland Paper and Electric Co. Ltd	Campbellford	Ont.	B.
Camden Paper Mills Ltd	Newburgh	Ont.	W.P.
Lazier Paper Mills Ltd	Belleville	Ont.	B.
Miller Bros. Co. Ltd	Sydney	Ont.	B.
Canada Boxboard Co. Ltd	Montreal	Que.	B.
J. C. Wilson Ltd	Lachute Mills	Que.	W.P.
Eastern Paper Co. Ltd	St. Basile	Que.	B.R.S.P.
National Paper Co. Ltd	Valleyfield	Que.	C.P.
Montreal Paper Co. Ltd	Portneuf Station	Que.	B.R.S.P.
The Rolland Paper Co. Ltd	St. Jerome	Que.	Bk. and W.P.
The Rolland Paper Co. Ltd	Mont Rolland	Que.	Bk. and W.P.
Rowland Ford and Son	Portneuf Station	Que.	B.R.S.P.
J. Ford and Co	Portneuf	Que.	N.P., W.P., B., B.R.S. P., Mis. P.
Bird and Son Ltd	Pont Rouge	Que.	B.R.S.P.
Alex. McArthur and Co. Ltd	Joliette	Que.	N.P., W.P., B.R.S.P., Mis. P.
Howard Smith Paper Mills Ltd. (Crabtree Division)	Crabtree Mills	Que.	N.P., Bk.and W.P.,W.P.
Howard Smith Paper Mills Ltd. (Beauharnois Division)	Beauharnois	Que.	Bk. & W.P.
J. R. Walker and Co. Ltd	Montreal	Que.	B., B.R.S.P.
Samuel Tremblay	Sault à la Puce	Que.	B.

Abbreviations used—Abréviations usitées:—

- N.P. .... Newsprint.
- Bk. & W.P. .... Book and writing paper.
- W. P. .... Wrapping paper.
- B. .... Boards.
- W.P.B. .... Wood pulp board.
- S.B. .... Strawboard.
- B.R.S.P. .... Building, roofing and sheathing paper.
- C.P. .... Coated paper.
- Mis. P. .... Miscellaneous products.
- G.W. .... Ground wood.

CANADA
BUREAU FÉDÉRAL DE LA STATISTIQUE

RECENSEMENT INDUSTRIEL, 1918

PULPE ET PAPIER
1918

(Préparé en collaboration avec la Division Forestière du Dominion, le ministère des Terres Domaniales de la Nouvelle-Ecosse, le ministère des Terres et des Mines du Nouveau-Brunswick, les ministères des Terres et des Forêts de Québec et le ministère des Terres de la Colombie Britannique.)

PUBLIÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT



OTTAWA
THOMAS MULVEY
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1920

RECENSEMENT INDUSTRIEL, 1918.

PULPE ET PAPIER.

Préface.

Les statistiques de l'industrie de la pulpe et du papier réunies dans ce rapport ont été recueillies et compilées en 1919; elles se rapportent à l'année terminée le 31 décembre 1918. Nous adressons nos remerciements aux fonctionnaires du ministère des Terres Domaniales de la Nouvelle-Ecosse, du ministère des Terres et Mines du Nouveau-Brunswick, du ministère des Terres et des Forêts de Québec, du ministère des Terres de la Colombie Britannique et à l'Association canadienne de la Pulpe et du Papier, qui nous ont aidé à préparer la liste préliminaire des industriels de cette catégorie et dont le personnel a facilité les opérations du recensement.

Ce rapport a été préparé en collaboration, par le Bureau Fédéral de la Statistique et la Division Forestière, du ministère de l'Intérieur. Le travail de compilation a été fait au Bureau Fédéral de la Statistique, sous la direction de M. J. C. Macpherson; la vérification des chiffres et la rédaction du rapport sont l'œuvre de M. R. G. Lewis, de la Division Forestière.

R. H. COATS,
Statisticien du Dominion.

BUREAU FÉDÉRAL DE LA STATISTIQUE,
OTTAWA, Janvier 1920.

TABLE DES MATIÈRES.

Introduction et résumé.

TABLEAUX.

L'INDUSTRIE DE LA PULPE ET DU PAPIER, EN 1918.

Introduction et résumé.

La comparaison des statistiques de l'année civile 1918 avec celles de l'année 1917, telle qu'elle résulte du présent rapport, témoigne de la continuation des progrès de l'industrie de la pulpe et du papier au Canada.

En 1917 il y avait 83 fabriques de pulpe et de papier en exploitation, dont la production atteignait $96,340,327. En 1918 le nombre des pulperies et des papeteries s'est élevé à 94 et la valeur de leur production à $119,309,434, soit une augmentation de 11 fabriques, égale à 13·25 p. c . et un accroissement de production de $22,969,107, ou 23·84 p.c.

Il a été consommé en 1918 2,210,744 cordes de bois à pulpe contre 2,104,334 cordes en 1917, soit 5 p.c. de plus au cours de l'année. La coupe du bois à pulpe tant pour la consommation que pour l'exportation, qui était en 1917 de 3,122,188 cordes est montée à 3,560,280 cordes en 1918. Le bois abattu pour l'exportation, évalué à 1,017,854 cordes en 1917 formait un volume de 1,349,536 cordes en 1918, soit une augmentation de 331,682 ou 32·50 p.c.

Les capitaux engagés dans l'industrie de la pulpe et du papier en 1917 et 1918 sont indiqués dans le tableau suivant:

Répartition des capitaux	1917	1918	Augmentation	
			Montant	Pourcentage
	$	$	$	p.c.
Terrains, bâtiments et agencement	84,461,837	118,805,581	34,343,744	40·66
Machinerie et outillage	59,266,596	60,627,266	1,360,670	2·29
Matières premières et produits en stock, etc	27,902,466	39,652,078	11,749,612	42·11
Caisse et comptes courants	15,156,506	22,259,779	7,103,273	46·86
Totaux	**186,787,405**	**241,344,704**	**54,557,299**	**29·21**

Le recensement de 1917 indique une augmentation de ces capitaux de 39·6 p.c. soit une moyenne annuelle de 19·8 p.c. au cours de la période 1915–17. En 1918 cette augmentation fut de 29·21 p.c. soit une progression de presque 10 points sur la moyenne des années précédentes.

Les appointements et salaires payés aux employés et ouvriers de cette industrie, passaient de $20,358,019 en 1917 à $26,974,225 en 1918, en augmentation de $6,616,206 ou 32·5 p.c. Le nombre des commis et employés s'est élevé de 1,563 en 1917 à 1,929 en 1918, accroissement de 23·41 p.c. Le nombre moyen des ouvriers et journaliers, établi à 21,402 en 1917 a été porté à 23,934 en 1918, augmentation de 11·83 p.c.

Ordre adopté.—Les statistiques du présent rapport traitent successivement des différentes phases de l'industrie, c'est-à-dire la production des matières premières, les capitaux, la machinerie et la force motrice, le personnel, les appointements et salaires, la durée des opérations, les frais généraux et les exportations et importations.

Dans les opérations de compilation, les différents établissements consacrés à cette industrie ont été classés en trois catégories, savoir: (1) ceux qui fabriquent la pulpe exclusivement, appelés pulperies; (2) ceux qui fabriquent tout

à la fois la pulpe et le papier, que nous désignerons sous le nom de pulperies-papeteries; et (3) ceux qui ne fabriquent que du papier, connus sous le nom de papeteries.

Dans les tableaux qui vont suivre, les statistiques sont données séparément, d'abord pour chacun de ces groupes, puis pour l'ensemble, sous le vocable «toutes fabriques».

Production.

Les tableaux introductifs du rapport (tableaux I et II) sont consacrés respectivement à la production de la pulpe de bois et du papier.

Pulpe.—En 1918 la production de pâte de bois pour l'ensemble des fabriques canadiennes, a atteint 1,557,193 tonnes, au lieu de 1,464,308 tonnes en 1917 et 1,296,084 tonnes en 1916. Tandis que 820,584 tonnes de la production de 1918 étaient transformées en papier dans les établissements producteurs eux-mêmes, 736,609 tonnes étaient destinées à la vente. Cette vente a rapporté $41,302,882, soit un prix moyen par tonne, pout toutes espèces de pulpe, de $56.07. La quantité et la valeur de chaque sorte de pulpe fabriquée pour la vente, ainsi que sa valeur moyenne par tonne, prise à la fabrique, sont indiquées dans le tableau suivant:

Sortes de pulpe fabriquée pour la vente	Quantité	Valeur	Prix moyen par tonne
	Tonnes	$	$
Fibre mécanique	273,180	7,133,711	26.11
Fibre au sulfite	318,882	22,464,063	70.44
Fibre au sulfate	144,547	11,705,108	80·98
Totaux	**736,609**	**41,302,882**	**56.07**

On trouve aussi dans le tableau I, sous l'entête «Produits divers» une somme de $1,305,639, qui représente le bois scié et certains sous-produits de l'industrie.

Papier.—Le tableau II traite de la production du papier de tous genres, par quantités et valeur, pour chaque catégorie de fabriques. L'état résumé qui suit donne le volume, la valeur absolue et la valeur par tonne de chaque espèce de papier et aussi le pourcentage respectif de chacune de ces espèces, par rapport à la production totale.

Sortes de papier	Tonnes	Valeur	Valeur moyenne par tonne	Pourcentage du volume	Pourcentage de la valeur totale
		$	$	p.c.	p.c.
Papier de journal	734,783	46,230,814	62.91	75·93	63·22
Papier à écrire et à imprimer les livres	48,150	10,732,807	222.90	4·97	14·68
Papier d'emballage	61,180	7,341,372	119·99	6·32	10·04
Cartons	87,749	5,551,409	63·26	9·07	7·59
Autres produits du papier	35,862	3,267,142	91,10	3·71	4·47
Tous autres produits (valeur seulement)	–	3,577,369	–	–	
Totaux	**967,724**	**76,700,913**	–	**100·00**	**100·00**

Le papier de journal qui, en 1917, représentait 80·8 p.c. du volume total et 62·4 p.c. de la valeur totale, est descendu en 1918 à 75·93 p.c. du volume, mais sa valeur ayant haussé, elle comporte 63·22 p.c. de la valeur totale. Le papier à écrire et à imprimer les livres qui constituait 5·6 p.c. du volume et

14·9 de la valeur en 1917 est descendu à 4·97 p.c. du volume et constitue encore 14·68 de la valeur. Les autres sortes présentent des augmentations sur 1917, tant en quantité qu'en valeur, les pourcentages en 1918 étant les suivants: le papier d'emballage qui absorbait en 1917 5·9 p.c. du tonnage total et 9·1 p.c. de la valeur totale est monté en 1918 à 6·32 p.c. du volume et 10·4 p.c. de la valeur; le carton, dont la part en 1917 représentait 6·3 p.c. du volume et 5·7 p.c. de la valeur est passé en 1918 à 9·07 p.c. du volume et 7·59 p.c. de la valeur; les autres produits du papier qui figuraient en 1917 pour 1·3 p.c. du volume et 2·4 p.c. de la valeur réclament en 1918 3·71 p.c. du volume et 4·47 p.c. de la valeur.

La valeur moyenne d'une tonne de papier de journal qui était de $56.35 en 1917 est devenue $62.91 en 1918, avançant ainsi de $6.56 par tonne ou 11.64 p.c., le papier à écrire et à imprimer les livres qui se vendait $193.40 la tonne en 1917 était coté $222.90 la tonne en 1918, soit une augmentation de $29.50 par tonne ou 15·25 p.c.; le papier d'emballage valant $112.12 la tonne en 1917 s'est vendu $119.99 en 1918, augmentation de $7.87 par tonne ou 7·02 p.c. D'autre part le carton a subi un déclin, tombant de $65.50 la tonne en 1917 à $63.26 la tonne en 1918, soit une diminution par tonne de $2.24 ou 3·42 p.c.; les autres papiers sont également en baisse ayant descendu de $132.06 la tonne en 1917 à $91.11 par tonne en 1918, diminution de $40.95 par tonne ou 31 p.c.

Le classement des papeteries, par genres de production, nous indique que 23 d'entre elles fabriquent du papier à journal, 16 autres du papier à écrire et à imprimer les livres, 16 autres du papier d'emballage; 13 produisent du carton et enfin 18 des papiers autres que ceux déjà énumérés.

Le tableau suivant donne le détail de la production du papier dans les provinces, par volume et par valeur.

	Colombie Britannique	Ontario	Québec	Canada
Papier de journal.........–tonnes	113,142	325,023	296,618	734,783
–valeur	7,576,711	20,673,268	17,980,835	46,230,814
Papier à écrire et à imprimer les livres.........–tonnes	–	30,989	17,161	48,150
–valeur	–	6,319,007	4,413,800	10,732,807
Papier d'emballage.........–tonnes	–	12,388	39,418	61,180
–valeur	1,244,504	1,330,316	4,766,552	7,341,372
Cartons......... tonnes	–	51,922	35,827	87,749
–valeur	–	2,810,527	2,740,882	5,551,409
Autres produits du papier.........–tonnes	–	4,906	30,956	35,862
–valeur	–	735,840	2,531,302	3,267,142
Tous autres produits (valeur seulement).........	442,990	1,399,811	1,734,568	3,577,369
Totaux (volume du papier).........	**1,322,516**	**425,228**	**419,989**	**967,724**
" **(valeur, tous produits)**.........	**9,264,205**	**33,268,769**	**34,167,939**	**76,900,913**

Matières premières.

Matières premières servant à la fabrication de la pulpe de bois.—Les tableaux III, IV, V, VI et VII sont entièrement consacrés au bois que l'on transforme en pulpe et qui forme la principale matière première de ce produit, et le tableau VIII s'occupe des matières premières d'ordre secondaire, employées concurremment avec le bois dans la fabrication de la pulpe chimique. La consommation de bois à pulpe de toutes les fabriques productrices de pulpe, sans distinction entre le bois acheté et celui coupé sur les terres leur appartenant ou affermées par elles, atteignait en 1918 à 2,210,744 cordes valant $24,886,475, au lieu de 2,104,334 cordes valant $18,817,483 en 1917. Le prix moyen par corde qui était de $8.94 en 1917 est monté à $11.26 en 1918, s'étant accru de 25·83 p.c. sur l'année précédente.

L'ordre d'importance des cinq provinces n'a pas varié, Québec continuant à tenir la tête avec 1,085,478 cordes, Ontario occupant le second rang avec

784,891 cordes, la Colombie Britannique arrivant troisième avec 218,774 cordes, le Nouveau-Brunswick quatrième avec 110,133 cordes et la Nouvelle-Ecosse cinquième avec 11,668 cordes. Dans chaque province, on constate une augmentation de la consommation de bois à pulpe, sauf dans la Nouvelle-Ecosse où il y eut une diminution de 6,706 cordes.

Entre les diverses essences d'arbres servant à cet usage l'épinette blanche continue à occuper le premier rang, avec 1,638,703 cordes représentant 74·13 p.c. de toutes les essences employées. Viennent ensuite, le sapin baumier avec 447,243 cordes ou 20·23 p.c., la pruche avec 89,007 cordes ou 4·3 p.c., le pin gris avec 25,851 cordes ou 1·16 p.c., le peuplier avec 9,885 cordes ou ·45 p.c., et toutes autres essences avec 25 cordes. On constate une légère décroissance dans la quantité d'épinette blanche et de pruche sur 1917; au contraire toutes les autres essences présentent des augmentations.

Dans le tableau IV est relatée la consommation respective de ces différentes essences de bois, par pulperies. 57 pulperies emploient l'épinette blanche, 35 consomment le sapin baumier, la pruche est broyée dans 7 pulperies, le peuplier dans 8 et le pin gris dans les deux dernières.

Pour la première fois dans l'histoire de cette industrie, la quantité de bois employée à la fabrication de pulpe au sulfite excède celle de la pâte de bois, les chiffres de 1918 étant respectivement 1,044,697 cordes et 873,084 cordes. Les différents procédés de la fabrication de la pulpe en 1918 se partageaient la production dans la proportion suivante: pulpe mécanique ou pâte de bois 39·50 p.c., fibre au sulfite 47·01 p.c., fibre au sulfate 13·14 p.c., et fibre à la soude 35 p.c. soit un total de 60·50 p.c. pour les procédés chimiques contre 39·50 pour le procédé mécanique. L'augmentation du volume du bois servant à la fabrication de la pulpe chimique ne correspond pas à l'accroissement de la production de ce genre de pulpe. Le tableau VIII qui indique le nombre moyen de livres de pulpe que produit une corde de bois, selon le procédé de fabrication usité, nous donne un aperçu de la consommation de bois pour les procédés chimiques au cours des années 1917 et 1918.

Année	Livres de pulpe produites par corde de bois			
	Soude liv.	Sulfate liv.	Sulfite liv.	Pâte de bois liv.
1917	930	1,105	1,063	2,043
1918	980	1,133	1,037	2,039

La quantité de pulpe produite par corde de bois dans les provinces varie considérablement dans chacun des procédés. La Colombie Britannique détient le record de la production de pulpe par le broyage mécanique, sa moyenne étant 2,485 livres par cordes; Québec vient en second lieu avec 2,078 livres, Ontario troisième avec 1,917 livres, le Nouveau-Brunswick quatrième avec 1,893 livres et la Nouvelle-Ecosse cinquième avec 1,825 livres. Dans la fabrication au sulfite la Colombie Britannique tient encore la tête ,avec une moyenne de production de 1,059 livres par corde, suivie par le Nouveau-Brunswick avec 1,046 livres, Québec avec 1,042 livres et Ontario avec 1,002 livres. Dans le procédé au sulfate Ontario arrive en tête avec 1,176 livres par corde, la Colombie Britannique seconde avec 1,163 livres par corde, Québec troisième avec 1,145 livres et le Nouveau-Brunswick quatrième avec 1,050 livres. Ontario et Québec sont les seules provinces produisant la pulpe à la soude, la production par corde étant 1,000 livres et 961 livres respectivement.

La valeur du bois employé dans les différents procédés s'est élevée de $8.94 en 1917 à $11.26 en 1918, soit une augmentation de $2.32 par corde ou 26 p.c.

COD. PARLEMENTAIRE No 17c (4)

Le bois transformé en pâte par le procédé mécanique, qui valait $8.07 en 1917 a atteint $11.40 en 1918, soit une augmentation de 41 p.c. La hausse est moins considérable dans le procédé au sulfite qui n'emploie que les bois les meilleurs, les cours étant $10.18 par corde en 1917 et $11.64 en 1918, augmentation d'environ 14·5 p.c. Le bois traité par le procédé au sulfate a passé de $8.10 par corde en 1917 à $9.41 par corde en 1918, augmentation de 16·2 p.c. Dans le procédé à la soude, le bois qui valait $10.07 par corde en 1917 s'est haussé à $11.23 par corde en 1918 soit près de 11·5 p.c. en sus.

La valeur de toutes les autres matières premières utilisées dans la fabrication de la pulpe de bois est donnée dans le tableau VIII et représente $4,938,667, tandis qu'en 1917, ces produits n'avaient coûté que $1,602,212. Le total ci-dessus, pour 1918, se décompose ainsi: Soufre 58,950 tonnes, évaluées à $1,830,319; pierre calcaire et chaux 127,014 tonnes évaluées à $729,793; sulfate de soude 20,495 tonnes évaluées à $522,423; carbonate de soude 3,708 tonnes évaluées à $159,430; chlorure 3,061 tonnes évaluées à $140,287 et enfin toutes autres matières premières diverses dont les quantités n'ont pas été spécifiées, évaluées ensemble à $1,556,415.

Matières premières employées à la fabrication du papier.—Le tableau X est consacré aux matières premières employées à la fabrication du papier, soit à l'état brut ou partiellement ouvrées; il nous en fait connaître la quantité et la valeur par provinces et par catégories de fabriques. Nous résumons dans le tableau ci-dessous les chiffres de 1918 pour l'ensemble de la Puissance, concernant les principales matières premières.

Nomenclature	Quantité	Prix coûtant à la fabrique
Pâte de bois	679,395	14,215,895
Fibre au sulfite	242,685	13,665,361
Fibre au sulfate	35,587	2,260,443
Fibre au soude	4,775	397,621
Autre fibre chimique	2,419	219,654
Chiffons	20,138	1,412,367
Vieux papiers ou rognures de papier	46,350	1,320,338
Tous autres papiers	8,764	634,149
Carbonate de soude	968	47,280
Alun	8,382	375,366
Argile	9,212	217,922
Toutes autres matières premières (valeur seulement)	–	2,782,940
Coût total des matières premières	–	**37,549,336**

Ces matières premières qui en 1917, avaient une valeur de $28,617,334 valaient en 1918 $37,549,336, soit une augmentation de $8,932,002 ou 31·2 p.c.

Consommation de combustible.—Le tableau XI, consacré au combustible, indique la quantité et la valeur des différentes sortes de combustible consommé dans les différentes catégories de fabriques au cours de l'année terminée le 31 décembre 1918. La totalité du coût du combustible consommé par cette industrie s'élève à $10,191,084, dans laquelle somme la houille bitumineuse entre pour $9,151,522, soit environ 90 p.c. de la totalité. Dans l'état qui suit, on verra les différentes sortes du combustible consommé dans la Puissance, selon son origine.

Sortes de combustible	De provenance canadienne		De provenance étrangère	
	Quantité	Valeur	Quantité	Valeur
		$		$
Houille bitumineuse, menue ... ton.	11,388	84,832	212,938	1,650,681
Houille bitumineuse, en morceaux ... "	2,972	30,711	255,960	1,880,239
Houille bitumineuse, tout venant ... "	128,979	1,981,579	399,362	3,523,480
Houille anthracite, poussier ... "	-	-	12,174	90,000
Houille anthracite, en morceaux ... "	-	-	162	1,762
Lignite ... "	788	7,410	17	190
Coke ... "	-	-	36	676
Gazoline ... gal.	91,451	22,002	-	-
Pétrole ... "	1,820	373	13,947,600	519,390
Bois ... cordes	53,296	356,573	-	-
Tous autres combustibles ...	-	17,914	-	23,182
Coût total du combustible ...	-	**2,501,394**	-	**7,689,690**

Moyens de production — (1) Capital, machinerie, force motrice.

Les tableaux XII à XVI de ce rapport sont consacrés aux moyens de production d'une nature fixe, ci-dessus mentionnés.

Capital.—Dans le tableau XII on voit le capital réparti sous quatre rubriques distinctes (*a*) terrains, bâtiments, agencement, (*b*) machinerie et outillage, (*c*) matières premières en mains, stocks en voie de fabrication, produits ouvrés en magasin, combustible et approvisionnements divers et (*d*) fonds de roulement, caisse et comptes courants. Les mêmes statistiques sont également présentées par provinces et par catégories de fabriques; nous en donnons ci-dessous le résumé pour la Puissance:—

	Papeteries	Pulperies	Pulperies-papeteries-	Toutes fabriques
	$	$	$	$
Terrains, bâtiments, agencement ...	4,379,659	37,230,737	77,195,185	118,805,581
Machinerie et outillage ...	3,965,298	18,098,279	38,563,689	60,627,266
Matières premières en main, stocks en voie de fabrication, produits ouvrés, etc ...	2,276,540	8,955,808	28,419,730	39,652,078
Caisse et comptes courants ...	1,899,268	7,423,399	12,937,112	22,259,779
Totaux ...	**12,520,765**	**71,708,223**	**157,115,716**	**241,344,704**

POURCENTAGES

Terrains, bâtiments, agencement ...	34·98	51·92	49·13	49·23
Machinerie et outillage ...	31·67	25·24	24·55	25·12
Matières premières en main, stocks en voie de fabrication, produits ouvrés, etc ...	18·18	12·49	18·09	16·43
Caisse et comptes courants ...	15·17	10·35	8·23	9·22
	100·00	100·00	100·00	100·00

La répartition de ces capitaux par provinces, pour chaque catégorie de fabriques, s'opérait en 1918 de la manière suivante:

Provinces	Papeteries	Pulperies	Papeteries-pulperies	Toutes fabriques
	$	$	$	$
Colombie Britannique	–	17,413,569	25,292,419	42,705,988
Ontario	5,341,192	21,198,866	62,036,749	88,576,807
Québec	7,179,573	24,490,175	69,786,548	101,456,296
Nouveau-Brunswick	–	7,852,225	–	7,852,225
Nouvelle-Ecosse	–	753,388	–	753,388
Totaux pour le Canada	**12,520,765**	**71,708,223**	**157,115,716**	**241,344,704**

Les établissements fabriquant tout à la fois la pulpe et le papier absorbent le plus grand pourcentage du capital, soit 65·10 p.c. du total; les pulperies viennent ensuite avec 29·71 p.c. et les papeteries en dernier lieu avec 5·19 p.c. Dans chaque province on constate une augmentation sur 1917 dans le montant des capitaux. Dans la Colombie Britannique ils ont été portés de $22,584,652 en 1917 à $42,705,988 en 1918, en augmentation de 90 p.c.; dans Ontario ils sont montés de $72,006,972 en 1917 à $88,576,807 en 1918, soit environ 23 p.c.; Québec les a vu s'accroître de $84,609,584 en 1917 à $101,456,296 en 1918, soit d'environ 30 p.c.; au Nouveau-Brunswick le chiffre de 1917 était $7,136,277, tandis que celui de 1918 atteint $7,852,225, soit une augmentation de 10 p.c.; enfin en Nouvelle-Ecosse, de $449,920 en 1917 ils se sont élevés à $753,388 en 1918, accroissement supérieur à 67 p.c. La moyenne du capital servant à l'exploitation des 30 fabriques de papier est de $417,359; la même moyenne s'élève à $1,887,058 dans les 38 pulperies, tandis que dans les 26 fabriques de pulpe et de papier combinées elle atteint $6,042,912.

Machinerie des pulperies—Le tableau XIII relate, par provinces et par catégories de fabriques, la machinerie servant à la fabrication de la pulpe mécanique ou pâte de bois. La capacité totale des fabriques de pâte de bois dans la Puissance était en 1918 de 1,146,154 tonnes (à l'état sec), dont 620,784 tonnes ou 54·16 p.c. se trouvaient dans la province de Québec, 382,270 tonnes ou 33·35 p.c. dans Ontario, 103,600 tonnes ou 9·04 p.c. en Colombie Britannique, 31,500 tonnes ou 2·75 p.c. en Nouvelle-Ecosse et enfin 8,000 tonnes ou 70 p.c. au Nouveau-Brunswick.

Au cours de l'année la production effective de pulpe de bois dans la Puissance fut de 879,510 tonnes ou 76·74 p.c. de la production potentielle. La province de Québec a produit 493,520 tonnes ou 79·50 p.c. du maximum possible; Ontario 277,922 tonnes ou 72·70 p.c.; La Colombie Britannique 91,588 tonnes ou 88·40 p.c.; le Nouveau-Brunswick 6,463 tonnes ou 80·80 p.c. et la Nouvelle-Ecosse 10,017 tonnes ou 31·80 p.c.

Le tableau XIV concerne la machinerie des fabriques produisant la pulpe par différents procédés. La pulpe au sulfite occupe le premier rang dans la Puissance, avec une capacité potentielle annuelle de 613,477 tonnes et une production effective de 484,322 tonnes ou 80 p.c. du maximum réalisable. Le procédé au sulfate tient le second rang avec une capacité potentielle annuelle de 191,620 tonnes et une production réelle de 179,600 tonnes, représentant environ 94 p.c., et le procédé à la soude vient en dernier lieu avec une capacité potentielle annuelle de 5,600 tonnes et une production effective de 3,761 tonnes ou 67 p.c.

Machinerie des papeteries.—La machinerie constituant l'agencement des papeteries figure au tableau XV, tant pour le Canada que pour les provinces. La capacité potentielle annuelle de toutes les papeteries sans exception, dans

la Puissance, était 1,019,534 tonnes et la production effective de la même année fut 967,724 tonnes, ou environ 95 p.c. du maximum possible. La province d'Ontario se place au premier rang avec une capacité potentielle annuelle de 456,672 tonnes et une production effective de 425,228 tonnes, dépassant 93 p.c. du maximum réalisable. Québec vient ensuite avec une capacité potentielle annuelle de 424,862 tonnes et une production effective de 419,980 tonnes, soit près de 98 p.c. du maximum, puis la Colombie Britannique qui possède une capacité potentielle annuelle de 138,000 tonnes et dont la production a donné 122,536 tonnes, approchant de 89 p.c. du maximum. Il résulte de ces chiffres que la marge entre le maximum possible et la production réelle est de 5 p.c. pour la Puissance, de 7 p.c. dans Ontario, 2 p.c. dans Québec et 11 p.c. dans la Colombie Britannique.

Force motrice employée.—Les différentes sortes de force motrice employée dans l'industrie, soit produite par elle, soit achetée, sont mentionnées dans le tableau XVI, par provinces et par catégories de fabriques. En 1918, pour toute la Puissance, la nombre total des machines motrices atteignait 4,001 susceptibles de développer 664,097 chevaux-vapeur, dont 546,198 étaient effectivement utilisés. Les roues hydrauliques ou turbines représentaient 382 unités pouvant fournir 360,858 chevaux-vapeur, dont 300,965 chevaux-vapeur effectivement utilisés. Les moteurs électriques possédés ou loués étaient au nombre de 2,946; leur force combinée était de 183,384 chevaux-vapeur, dont 137,183 chevaux-vapeur effectivement utilisés; les machines à vapeur formaient 269 unités d'une force totale de 56,660 chevaux-vapeur, dont 47,362 chevaux-vapeur effectivement utilisés; il y avait aussi 9 moteurs à gazoline pouvant donner 82 chevaux-vapeur, entièrement utilisés. Enfin d'autres machines motrices non spécifiées étaient au nombre de 18, possédant une force totale de 3,100 chevaux-vapeur, dont 2,375 chevaux-vapeur effectivement utilisés.

Sur la totalité de la force effectivement utilisée 64·57 p.c. se trouve dans les pulperies-papeteries; 34·86 p.c. dans les pulperies et 4·57 p.c. dans les papeteries. En examinant ces chiffres par provinces, on trouve que Québec a consommé 51·40 p.c. de la force motrice effectivement utilisée, Ontario 32·22 p.c., la Colombie Britannique 12·23 p.c., le Nouveau-Brunswick 2·48 p.c. et la Nouvelle-Ecosse 1·67 p.c.

Moyens de production — (2) Personnel, traitements, appointements et salaires, et durée des opérations.

Toutes les données relatives au travail sont concentrées dans les tableaux XVII à XX.

Personnel, traitements, appointements et salaires.—Le tableau XVII traite du personnel d'exploitation; il nous indique le nombre de personnes des deux sexes que fait travailler cette industrie, soit comme employés, soit comme main-d'œuvre et le chiffre de leur rémunération, tant en traitements et appointements qu'en salaires. Nous donnons ci-dessous un état comparatif du nombre du personnel classifié et des traitements, appointements et salaires payés, durant les années 1917 et 1918.

		Hommes	Femmes	Traitements, appointements et salaires	Pourcentages d'augmentation	
					Personnel	Traitem. appointem. et salaires
		Nombre	Nombre	$	p.c.	p.c.
Administrateurs, directeurs et gérants	1917	384	5	1,280,191		
	1918	462	2	1,807,468	19·28	41·19
Commis, sténographes et autres employés de bureau	1917	961	213	1,288,821	24·70	46·50
	1918	1,164	301	1,888,151		
Ouvriers et journaliers, nombre moyen	1917	20,730	672	17,789,007	11·83	30·86
	1918	23,086	848	23,278,606		
Totaux	**1917**	**22,075**	**890**	**20,358,019**		
	1918	**24,712**	**1,151**	**26,974,225**	**12·62**	**32·50**

On constate par le résumé ci-dessus que le personnel employé par cette industrie a augmenté de 12·62 p.c.; tandis que sa rémunération s'est élevée de 32·50 p.c. Dans la classe des administrateurs, directeurs et gérants, le nombre des personnes présente une augmentation de 19·28 p.c. et les chiffres des traitements une augmentation de 41·19 p.c. Dans la classe des commis sténographes, etc., le nombre du personnel s'est accru de 24·70 p.c. et leurs appointements de 46·50 p.c. Dans la classe ouvrière l'augmentation fut de 11·83 p.c. quant au nombre, et de 30·86 p.c. quant aux salaires. Il y eut donc une augmentation notable du nombre du personnel de toutes classes, mais la rémunération de ses services s'est accrue dans une progression encore plus considérable.

En jetant un coup d'œil sur l'état ci-dessous, on établira une comparaison facile de la moyenne des traitements, appointements et salaires du personnel pendant les années 1917 et 1918.

	1917	1918	Augmentation	
			Montant	Pour-centage
	$	$	$	p.c.
Administrateurs, directeurs et gérants	3,291	3,895	604	18·35
Commis, sténographes, etc	1,098	1,289	191	17·39
Ouvriers et journaliers	831	972	141	16·97

On remarquera que la moyenne des traitements des administrateurs, directeurs et gérants qui était de $3,291 en 1917 a été portée à $3,895 en 1918, soit une augmentation de $604 dans l'année ou 18·35 p.c.; les appointements des commis, sténographes, etc., sont passés de $1,098 en 1917 à $1,289 en 1918, soit une augmentation de $191 par personne ou 17·39 p.c. La moyenne des salaires des ouvriers et journaliers, établie à $831 en 1917 est portée à $972, en 1918, soit une augmentation de $141 par personne et par an ou 16·97 p.c.

Dans le tableau XVIII se trouve l'indication du nombre des ouvriers occupés pendant chaque mois de l'année dans les différentes fabriques. Les mois de plus grande activité dans les pulperies furent ceux de juin à septembre, et ceux de morte-saison furent décembre, janvier, février et mars. Dans les pulperies-papeteries, la première période se place de janvier à août, la seconde de décembre à mars. Les papeteries emploient le plus grand nombre d'ouvriers en décembre et le minimum en janvier; il y a très peu de variations dans tous les autres mois, sensiblement égaux à la moyenne.

Le tableau XIX, consacré à la rémunération de la classe ouvrière nous fait connaître la moyenne de ses gains hebdomadaires; nous en donnons ci-après un résumé. Sur la totalité des 21,699 ouvriers et journaliers vivant de cette industrie en 1917, il y en avait 1,546 ou 7·1 p.c. qui gagnaient moins de $10 par semaine, tandis qu'en 1918, le nombre de ceux recevant moins de $10 par semaine est descendu à 1,173 ou 5 p.c. Ceux qui gagnaient entre $10 et $15 par semaine étaient au nombre de 6,999 en 1917 soit 32·2 p.c. au lieu de 3,062 en 1918 ou 13·1 p.c. Ceux qui reçoivent hebdomadairement entre $15 et $20 se chiffraient par 8,130 en 1917 ou 37·5 p.c., en 1918 il y en avait 7,499 ou 32·2 p.c. Ceux dont le gain se plaçait entre $20 et $25 par semaine étaient au nombre de 3,119 en 1917 ou 14·4 p.c. mais en 1918, ce nombre s'est élevé à 6,318 personnes, soit 27·1 p.c. Enfin ceux dont le salaire est supérieur à

$25 par semaine n'étaient que 1,905 ou 8·8 p.c. en 1917, mais ils sont au nombre de 5·259 en 1918, représentant 32·6 p.c. de la totalité.

	1918					1917				
	Au-dessus de 16 ans		Au-dessous de 16 ans		Total	Au-dessus de 16 ans		Au-dessous de 16 ans		Total
	Hommes	Femmes	Garçons	Filles		Hommes	Femmes	Garçons	Filles	
Au-dessous de $4	5	4	16	8	33	38	8	2	–	48
$4 mais moins de $5	3	16	5	12	36	24	17	3	6	50
$5 mais moins de $6	3	5	10	16	34	44	84	3	10	141
$6 mais moins de $7	39	65	21	8	133	72	141	14	13	240
$7 mais moins de $8	87	87	21	29	224	114	112	17	2	245
$8 mais moins de $9	122	210	13	16	361	122	95	3		220
$9 mais moins de $10	216	111	22	3	352	477	108	17	–	602
$10 mais moins de $12	371	148	23	–	542	1,331	50	8	1	1,390
$12 mais moins de $15	2,402	102	16	–	2,520	5,595	14	–	–	5,609
$15 mais moins de $20	7,420	22	55	2	7,499	8,117	6	7	–	8,130
$20 mais moins de $25	6,038	9	1	–	6,318	3,119	–	–	–	3,119
$25 et plus	5,258	1	–	–	5,259	1,904	1	–	–	1,905
Totaux	**22,234**	**780**	**203**	**94**	**23,311**	**20,957**	**636**	**74**	**32**	**21,699**

La moyenne des salaires hebdomadaires de tous les ouvriers sans distinction d'âge ni de sexe était de $15.76 en 1917 et de $19.20 en 1918, soit une augmentation égale à 21·83 p.c.

Le tableau XX donne la moyenne de la durée du travail dans chaque catégorie de fabriques et nous indique pendant combien de temps elles ont fonctionné (*a*) en travaillant tout le jour (*b*) pendant trois-quarts de journée (*c*) pendant une demi-journée (*d*) pendant moins d'une demi-journée et enfin (*e*) pendant combien de jours elles ont cessé leur travail. Ce sont les pulperies-papeteries qui ont fourni la plus grande somme de travail, c'est-à-dire 290·8 jours entiers puis se placent les papeteries avec 257·5 jours et les pulperies avec 245·7 jours, soit une moyenne pour les trois catégories de fabriques de 264·7 jours. Les pulperies tiennent la tête au point de vue de la durée du travail par jour et par semaine avec 11·2 et 70·3 heures respectivement; elles sont suivies par les papeteries avec 10·1 et 62·9 heures; dans les pulperies-papeteries on a travaillé 9·3 et 55·3 heures respectivement. La perte de temps résultant de l'arrêt des fabriques a été la plus considérable dans les pulperies avec 44·9 jours; les papeteries venant ensuite avec 37·8 jours et enfin les pulperies-papeteries avec 8·8 jours.

Frais généraux de production.

Ces données, par catégories de fabriques et par provinces, figurent au tableau XXI; elles se décomposent ainsi: loyer de bureaux, usines, fabriques et machinerie $268,224; achat de force motrice $1,429,873; assurance $694,510; taxes (de guerre, sur les bénéfices, etc.) $872,880; taxes (provinciales, municipales, etc.) $700,680; droits régaliens, usage de brevets, etc. $12,181; dépenses de publicité $60,301; frais de voyages $362,178; réparations ordinaires aux bâtiments et à la machinerie $3,116,042 et tous autres frais généraux $5,908,678, formant un total pour la puissance de $13,425,547.

Les frais généraux non classifiés constituent la dépense la plus importante, représentant 44 p.c. de la totalité, les réparations aux bâtiments et à la machinerie 23·2 p.c., l'achat de force m trice 10·7 p.c., les taxes 11·7 p.c., l'assurance 5·2 p.c. et le surplus environ 5·2 p.c.

Importations et exportations.

Les tableaux numérotés XXII, XXIII, XIV, XXV, XXVI et XXVII de ce rapport sont consacrés aux statistiques des importations et des exportations du bois de pulpe, de la pâte de bois et du papier pendant les années civiles 1916, 1917 et 1918.

Bois à pulpe.—Dans le tableau XXII nous voyons les exportations du bois à pulpe, par provinces, pour les années 1915, 1916, 1917 et 1918. En comparant cette dernière année aux deux précédentes, on constate une augmentation considérable des exportations du bois à pulpe, tant au point de vue de son volume que de sa valeur. En 1917 on avait signalé une diminution de 50,362 cordes ou 4·95 p.c. sur les chiffres de 1916, tandis qu'en 1918 il s'est produit une augmentation de 331,691 cordes ou environ 32·58 p.c. La valeur moyenne par corde du bois à pulpe exporté était de $6.43 en 1916, $7.78 en 1917 et $9.63 en 1918. Le Canada n'a pas importé de bois à pulpe.

Dans le tableau XXIII on peut voir, placés en regard, les chiffres de la production, de la consommation et de l'exportation du bois à pulpe, par provinces, aux fins de comparaison. On observe une augmentation graduelle d'année en année, de la quantité produite et du volume de la consommation, tandis que le volume des exportations subit des fluctuations.

En 1918 les exportations de la province de Québec absorbent plus de 60 p.c. de la totalité du volume, celles du Nouveau-Brunswick près de 20 p.c. et celles d'Ontario un peu moins de 15 p.c.

Pulpe de bois.—Les tableaux XXIV et XXV nous renseignent sur les exportations et importations de pulpe de bois par sortes et par pays de destination, dans les années 1916, 1917 et 1918. A peu près 93·20 p.c. de la quantité totale exportée en 1918 est allée aux Etats-Uuis, 4·89 p.c. au Japon, 1·04 p.c. dans d'autres pays et ·87 p.c. au Royaume-Uni. En considérant les sortes de pulpe exportées, la pulpe chimique représente 69 p.c. de la totalité et la pulpe mécanique 31 p.c. En 1918 les Etats-Unis ont absorbé près de 98 p.c. de nos exportations de pulpe mécanique et près de 90 p.c. de nos exportations de pulpe chimique.

Les importations de pulpe de bois au Canada en 1916, 1917 et 1918 font l'objet du tableau XXV. Toutes la pulpe importée est venue des Etats-Unis. Comparée à l'année précédente sa valeur en 1918 a décru de $116,853, soit près de 20 p.c.

Papier.—Les exportations et importations de papier et sa fabrication, par différentes sortes, pendant les années 1916, 1917 et 1918 figurent dans les tableaux XXVI et XXVII. Les exportations de papier (tableau XXVII) présentent des augmentations dans chaque sorte de papier, le papier à imprimer ou papier à journal représentant à lui seul $37,301,269, soit plus de 87 p.c. du total des exportations, qui ont atteint $42,950,959. L'augmentation sur l'année 1917 fut de $7,328,827, ou approximativement 20 p.c. Les statistiques des importations en 1916, 1917 et 1918 sont indiquées dans le tableau XXVII. La valeur des papiers importés augmente annuellement, mais à un degré moindre que celle des exportations. En l'année 1917 l'augmentation des exportations était approximativement 52 p.c. et celle des importations 26 p.c., tandis qu'en 1918 les augmentations furent 20 p.c. dans les exportations et 7·6 p.c. dans les importations.

RAPPORT ANNUEL

DU

MINISTÈRE DE L'IMMIGRATION ET DE LA COLONISATION

POUR

L'EXERCICE FINISSANT LE 31 MARS 1919

Traduit de l'anglais

IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT



OTTAWA
J. DE LABROQUERIE TACHÉ
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1920

[N° 18—1920]

A Son Excellence le duc de Devonshire, C.J., C.P., G.C.M.G., G.C.O.V., etc., etc., etc., Gouverneur général et Commandant en chef du Dominion du Canada.

QU'IL PLAISE À VOTRE EXCELLENCE:

Le soussigné a l'honneur de soumettre à Votre Excellence le rapport des transactions du ministère de l'Immigration et de la Colonisation pour l'exercice finissant le 31 mars 1919.

Respectueusement soumis,

J. A. CALDER,
Ministre de l'Immigration et de la Colonisation.

OTTAWA, le 2 février 1920.

TABLE DES MATIÈRES.

RAPPORT DU

MINISTÈRE DE L'IMMIGRATION ET DE LA COLONISATION

1918-19

Ce rapport est le deuxième rapport annuel du ministère.

La grande guerre mondiale s'est continuée pendant plus de huit mois au cours de l'année présente, et comme la tension et les efforts exigés par la guerre augmentaient avec sa durée, il n'est pas surprenant que le chiffre de l'immigration soit inférieur à celui des années antérieures.

Le tableau comparatif suivant indique le nombre des immigrants arrivés au pays depuis 1881 jusqu'à aujourd'hui:—

Période.	Des Iles Britanniques.	Des Etats-Unis.	Des autres pays.	Totaux.
Année civile 1881	17,033	21,822	9,136	47,991
" 1882	41,283	58,372	12,803	112,458
" 1883	45,439	78,508	9,677	133,624
" 1884	31,787	65,886	6,151	103,824
" 1885	18,591	57,506	3,072	79,169
" 1886	23,507	40,650	4,995	69,152
" 1887	21,104	41,046	12,376	84,536
" 1888	30,852	44,952	12,962	88,766
" 1889	19,384	67,896	4,320	91,600
" 1890	21,793	50,336	2,938	75,067
" 1891	22,042	52,516	7,607	82,165
" 1892	22,636	....	8,360	30,996
" 1893	20,071	....	9,562	29,633
" 1894	16,004	....	4,825	20,829
" 1895	14,956	....	3,834	18,790
" 1896	12,384	....	4,451	16,835
" 1897	11,383	2,412	7,921	21,716
" 1898	11,173	9,119	11,608	31,900
" 1899	10,660	11,945	21,938	44,543
Six mois finissant le 30 juin 1900	5,141	8,543	10,211	23,895
Exercice clos le 30 juin 1901	11,810	17,987	19,352	49,149
" " 1902	17,259	26,388	23,732	67,379
" " 1903	41,792	29,473	37,099	128,364
" " 1904	50,374	45,171	34,786	130,331
" " 1905	65,359	43,543	37,364	146,266
" " 1906	86,796	57,796	44,472	189,064
Neuf mois clos le 31 mars 1907	55,791	34,659	34,217	124,667
Exercice clos le 31 mars 1908	120,182	58,312	83,975	262,469
" " 1909	52,901	59,832	34,175	146,908
" " 1910	59,790	103,798	45,206	208,794
" " 1911	123,013	121,451	66,620	311,084
" " 1912	138,121	133,710	82,406	354,237
" " 1913	150,542	139,009	112,881	402,432
" " 1914	142,622	107,530	134,726	384,878
" " 1915	43,276	59,779	41,734	144,789
" " 1916	8,664	36,937	2,936	48,537
" " 1917	8,282	61,389	5,703	75,374
" " 1918	3,178	71,314	4,582	79,074
" " 1919	9,914	40,715	7,073	57,702

IMMIGRATION BRITANNIQUE.

Il est arrivé au Canada 9,914 immigrants du Royaume-Uni au cours de l'année contre 3,178 l'année antérieure.

IMMIGRATION CONTINENTALE.

Le chiffre des immigrants venus du continent européen est passé de 4,582 nombre qui nous est venu l'an dernier, à 7,073 au cours du présent exercice.

IMMIGRATION AMÉRICAINE.

Il y a eu une diminution prononcée dans le nombre des immigrants qui nous sont venus des Etats-Unis; au cours du dernier exercice, il en est arrivé 40,715 comparativement à 71,314 en 1917-18; ce qui représente une diminution de 43 pour 100.

INSPECTION DE L'IMMIGRATION.

On inclura dans ce rapport les rapports traitant de l'inspection de l'immigration. Au cours de l'année on a fait faire une enquête minutieuse sur l ministère par des commissaires nommés à cette fin, et comme résultat de cette enquête on a remercié du service de ce ministère environ 100 fonctionnaires qui remplissaient des positions n'ayant plus leur raison d'être. On a fermé un certain nombre de salles d'immigration, qui n'étaient plus d'aucune utilité. A la suite du rapport de ces commissaires on a également confié le travail de ce ministère à trois commissaires. Le district de l'Est comprend tout le territoire situé à l'est de la longitude 87 ouest. Le district de l'Ouest comprend tout le territoire situé entre la longitude 87 ouest et la longitude 116·15 ouest. Le district du Pacifique comprend tout le territoire situé à l'ouest de la longitude 116·15 ouest. On trouvera ci-annexé les rapports des trois commissaires.

Nous constatons avec plaisir qu'il n'y a pas eu de relâchement dans la mise en vigueur des règlements concernant l'admission et le refus d'admission des voyageurs le long de la frontière internationale.

IMMIGRATION JUVÉNILE.

L'immigration des enfants britanniques, non accompagnés de leurs parents ou gardiens, occupe une place distincte très importante dans le travail de ce ministère. On trouvera plus loin un rapport sur ce sujet intéressant.

Au cours de l'année, on a ajouté un bureau de publicité au ministère avec un directeur de publicité à Ottawa, et on a créé un bureau de publicité et de renseignements à Winnipeg qui est administré par un directeur local.

Le ministère s'est intéressé dès le début de 1917 au retour du Royaume-Uni en Canada des dépendants des soldats canadiens. Entre cette date et l'armistice (le 11 novembre 1918), un peu plus de 17,000 dépendants sont revenus

au Canada. Un grand nombre de ceux-ci débarquèrent à New-York et furent conduits par des fonctionnaires du ministère de New-York à divers endroits au Canada. En janvier 1919, on décida de rapatrier les épouses et les enfants mineurs des soldats canadiens aux frais du public. Pendant les premières semaines qui suivirent la signature de la paix, les autorités militaires outre-mer s'occupèrent des démarches à faire dans le Royaume-Uni pour ceux qui désiraient partir, mais ce travail retomba sur le ministère vers la fin de janvier 1919. Les dépendants qui partirent le ou après le 11 novembre 1918 reçurent gratis des billets de troisième classe pour leur transport sur mer et par chemin de fer. Afin d'accorder aux dépendants plus de protection et de confort que ce qui est ordinairement donné en troisième classe, le ministère prit les mesures nécessaires pour faire accompagner ces gens de gardiens et de gardiennes sur les navires, et de conducteurs sur les trains spéciaux qui les conduisaient des ports océaniques à leur destination en Canada. En plus, le ministère de la Milice et de la Défense mit des médecins, et la Croix Rouge Canadienne mit des gardes-malades à la disposition de ces gens sur les trains en Canada. Les trains spéciaux transportant les dépendants étaient munis de matelas, de couvertures et d'oreillers sans que ces personnes aient à payer pour leur usage. 9,446 dépendants revinrent au pays à partir de la date de l'armistice jusqu'à la fin du présent exercice, et on calcule qu'il en reste encore de 30,000 à 35,000 à ramener au pays.

Le retour des soldats et de leurs dépendants a congestionné sérieusement le transport océanique, et il est probable que cet état de choses se continuera presque un an encore. Il y a déjà des signes qui annoncent la reprise de l'immigration des pays européens, et à ce sujet il y a une foule de problèmes qui demandent d'être étudiés sérieusement. On s'est déjà occupé quelque peu de la nouvelle ligne de conduite à suivre concernant le choix de notre immigration future. Cependant, ce mouvement lui-même ne se fera probablement pas sentir avant un an.

W. W. CORY,
Sous-ministre intérimaire.

RAPPORT DU SOUS-MINISTRE ADJOINT W. D. SCOTT.

RÉSUMÉ DE L'EXERCICE 1918-19.

Par voie océanique—			
St-Jean		7,034	
Vancouver		3,478	
Victoria		2,238	
Halifax		1,606	
North-Sydney		513	
Québec		287	
New-York	1,808		
Portland	21		
Boston	2		
		1,831	
			16,987
Des Etats-Unis			40,715
Total			57,702

TABLEAU COMPARATIF—Arrivées mensuelles, par ports, des immigrants venus au Canada, au cours de l'exercice 1918-19, comparativement à celles de l'exercice 1917-18.

—	1917-18.				1918-19.			
	Hommes.	Femmes.	Enfants.	Totaux.	Hommes.	Femmes.	Enfants.	Totaux.
Avril	271	171	89	531	249	395	169	813
Mai	348	239	160	747	327	220	160	707
Juin	236	262	101	599	371	166	81	618
Juillet	227	249	144	620	375	236	138	749
Août	208	270	145	623	542	227	136	905
Septembre	159	377	176	712	272	213	141	626
Octobre	280	329	205	814	459	496	287	1,242
Novembre	138	164	118	420	700	432	267	1,399
Décembre	265	401	221	887	512	473	225	1,210
Janvier	216	99	59	374	716	1,261	571	2,548
Février	207	59	26	292	762	893	320	1,975
Mars	224	621	296	1,141	826	2,267	1,102	4,195
Totaux	2,779	3,241	1,740	7,760	6,111	7,279	3,597	16,987

TABLEAU COMPARATIF—Arrivées mensuelles au Canada des immigrants venus des Etats-Unis, au cours de l'exercice 1918-19, comparativement à celles de l'exercice 1917-18.

—	1917-18.				1918-19.			
	Hommes.	Femmes.	Enfants.	Totaux.	Hommes.	Femmes.	Enfants.	Totaux.
Avril	10,283	2,138	1,988	14,409	3,086	1,530	1,694	6,310
Mai	6,788	2,031	1,677	10,496	2,261	1,265	1,028	4,554
Juin	3,842	1,694	1,265	6,801	1,453	1,118	706	3,277
Juillet	3,001	1,281	887	5,169	1,180	951	588	2,719
Août	3,512	1,235	968	5,715	1,820	939	851	3,610
Septembre	3,431	1,095	851	5,377	1,281	872	682	2,835
Octobre	2,837	1,180	1,055	5,072	832	735	627	2,194
Novembre	2,597	917	855	4,369	723	584	489	1,796
Décembre	2,043	690	500	3,233	1,021	649	556	2,226
Janvier	1,691	474	321	2,486	1,152	548	385	2,085
Février	1,361	497	391	2,249	1,367	675	599	2,641
Mars	3,332	1,302	1,304	5.938	3,555	1,499	1,464	6,468
Totaux	44,718	14,534	12,062	71,314	19,731	11,315	9,669	40,715

TABLEAU COMPARATIF—Total des arrivées mensuelles des immigrants venus au Canada, au cours de l'exercice 1918-19, comparativement à celles de l'exercice 1917-18.

	1917-18.				1918-19.			
	Hommes.	Femmes.	Enfants.	Totaux.	Hommes.	Femmes.	Enfants.	Totaux.
Avril	10,554	2,309	2,077	14,940	3,335	1,925	1,863	7,123
Mai	7,136	2,270	1,837	11,243	2,588	1,485	1,188	5,261
Juin	4,078	1,956	1,366	7,400	1,824	1,284	787	3,895
Juillet	3,228	1,530	1,031	5,789	1,555	1,187	726	3,468
Août	3,720	1,505	1,113	6,338	2,362	1,166	987	4,515
Septembre	3,590	1,472	1,027	6,089	1,553	1,085	823	3,461
Octobre	3,117	1,509	1,260	5,886	1,291	1,231	914	3,436
Novembre	2,735	1,081	973	4,789	1,423	1,016	756	3,195
Décembre	2,308	1,091	721	4,120	1,533	1,122	781	3,436
Janvier	1,907	573	380	2,860	1,868	1,809	956	4,633
Février	1,568	556	417	2,541	2,129	1,568	919	4,616
Mars	3,556	1,923	1,600	7,079	4,381	3,716	2,566	10,663
Totaux	47,497	17,775	13,802	79,074	25,842	18,594	13,266	57,702

TABLEAU COMPARATIF—Total des immigrants venus au Canada, par ports, au cours de l'exercice 1918-19, comparativement à ceux de l'exercice 1917-18.

	1917-18.				1918-19.			
	Hommes.	Femmes.	Enfants.	Totaux.	Hommes.	Femmes.	Enfants.	Totaux.
St-Jean	243	490	276	1,009	601	4,400	2,033	7,034
Vancouver	497	96	71	664	3,157	149	172	3,478
Victoria	709	391	87	1,187	1,586	533	119	2,238
Halifax	70	821	452	1,543	130	954	522	1,606
North-Sydney	453	450	256	1,159	119	229	165	513
Québec	173	379	225	777	97	110	80	287
Ports des Etats-Unis (New-York, Boston et Portland)	634	614	373	1,621	421	904	506	1,831
Des Etats-Unis	47,718	14,534	12,062	71,314	19,731	11,315	9,669	40,715
Totaux	47,497	17,775	13,802	79,074	25,842	18,594	13,266	57,702

SEXE, occupation et destination de tous les immigrants arrivés au Canada, durant l'exercice finissant le 31 mars 1919.

Description.	Par les ports océaniques.	Des Etats-Unis.	Totaux.
Sexe—			
Hommes	6,111	19,731	25,842
Femmes	7,279	11,315	18,594
Enfants	3,597	9,669	13,266
Totaux	16,987	40,715	57,702
Métiers ou occupation—			
Cultivateurs et ouvriers de ferme—			
Hommes	583	9,553	10,136
Femmes	255	3,413	3,668
Enfants	141	4,780	4,921
Journaliers—			
Hommes	797	2,648	3,445
Femmes	110	734	844
Enfants	60	535	595
Mécaniciens—			
Hommes	334	3,778	4,112
Femmes	265	1,205	1,470
Enfants	153	1,120	1,273
Commis, commerçants, etc.—			
Hommes	457	1,078	1,535
Femmes	155	640	795
Enfants	35	254	289
Mineurs—			
Hommes	15	273	288
Femmes	15	53	68
Enfants	18	48	66
Femmes domestiques	508	1,188	1,696
Non-classifiés—			
Hommes	3,925	2,401	6,326
Femmes	5,971	4,082	10,053
Enfants	3,190	2,932	6,122
Destination—			
Provinces maritimes	1,325	2,535	3,860
Québec	1,566	5,206	6,772
Ontario	4,988	8,838	13,826
Manitoba	1,141	3,721	4,862
Saskatchewan	1,126	7,426	8,552
Alberta	1,275	10,365	11,640
Colombie-Britannique	5,565	2,525	8,090
Territoire du Yukon	1	99	100

TABLEAU COMPARATIF—Immigration totale au Canada, par nationalités pour l'exercice 1918-19, comparée avec celle de l'exercice 1917-18, faisant voir l'augmentation ou la diminution de chaque nationalité.

——	1917-18.	1918-19.	Diminution.	Augmentation.
Anglais	2,477	7,954	5,477	
Irlandais	174	336	162	
Ecossais	473	1,518	1,045	
Gallois	54	106	52	
Total de l'immigration britannique	3,178	9,914	6,736	
Africains du sud	4			4
Australiens	34	35	1	
Ruthènes		2	2	
Belges	19	48	29	
Bermudiens	10	1		9
Chinois	769	4,333	3,564	
Cubains	1			1
Hollandais	94	59		35
Français	114	222	108	
Allemands	1	1		
Grecs	45	4		41
Hébreux—				
Hébreux, N.A.S	2	15	13	
" Russes	30	7		23
Italiens	189	49		140
Jamaïcains	24	2		22
Japonais	883	1,178	295	
Maltais	144	2		142
Mexicains	1	3	2	
Nègres	35	22		13
Terre-Neuviens	1,199	512		687
Néo-Zélandais	13	15	2	
Perses	2	2		
Polonais—				
Polonais, N.A.S		3	3	
" Russes		1	1	
Portugais	1			1
Russes—				
Russes, N.A.S	42	42		
Finlandais	113	2		111
Scandinaves—				
Danois	74	44		30
Islandais	3	12	9	
Norvégiens	235	91		144
Suédois	156	101		55
Serbes		1	1	
Espagnols	28	12		16
Suisses	12	11		1
Turcs—				
Arméniens	2			2
Syriens	2			2
Citoyens des Etats-Unis, par les ports océaniques	28	21		7
Indes occidentales	273	200		53
Total de l'immigration continentale, etc	4,582	7,073	2,491	
Des Etats-Unis	71,314	40,715		30,599
Immigration totale	79,074	57,702		21,372

ARRIVÉES AUX PORTS OCÉANIQUES.

Pendant l'exercice 1918-19, il est arrivé par les ports océaniques du Canada et des Etats-Unis 73,062 passagers dont 17,305 avaient fait le voyage en première classe et 55,757 dans l'entrepont. Parmi les passagers de première classe, 13,873 étaient destinés au Canada et 3,432 aux Etats-Unis. Parmi les passagers d'entrepont, 51,823 étaient destinés au Canada et 3,934 aux Etats-Unis. Au nombre des passagers d'entrepont pour le Canada se trouvaient 23,036 Canadiens de retour dans leurs foyers et 11,800 touristes, ce qui fait pour le chiffre

réel de l'immigration 16,987 âmes, qui, avec les 40,715 colons des Etats-Unis, font une immigration totale de 57,702, une diminution, de 21,372 personnes comparée avec celle de l'exercice précédent.

Les autres statistiques qui suivent offrent de l'intérêt: le tableau n° 1 fait voir le nombre total des passagers de première classe; le tableau n° II fait voir le nombre total de passagers d'entrepont; le tableau n° III les arrivées mensuelles des immigrants à destination du Canada; et les tableaux nos IV et V donnent des résumés des renseignements recueillis des immigrants à destination du Canada à leur arrivée.

Tableau I—Nationalité et sexe des passagers de première classe arrivés aux ports océaniques, au cours de l'exercice finissant le 31 mars 1919.

	Canada.				Etats-Unis.				Canada et Etats-Unis.			
	Hommes.	Femmes.	Enfants.	Totaux.	Hommes.	Femmes.	Enfants.	Totaux.	Hommes.	Femmes.	Enfants.	Totaux.
Sud-Africains						1		1		1		1
Algériens					1			1	1			1
Australiens	1	6	4	11	39	35	8	82	40	41	12	93
Argentiniens					1			1	1			1
Autrichiens						1		1		1		1
Belges	5	5	1	11	4	1		5	9	6	1	16
Bermudiens	1	2	4	7	2	2	3	7	3	4	7	14
Chiliens					1			1	1			1
Chinois	35	4	9	48					35	4	9	48
Cubains						1		1		1		1
Hollandais	2	3		5	12	2	2	16	14	5	2	21
Français	6	16	3	25	12	9	2	23	18	25	5	48
Allemands					1	1	1	3	1	1	1	3
Grande-Bretagne et Irlande—												
Anglais	125	637	300	1,062	231	114	42	387	356	751	342	1,449
Irlandais	10	43	11	64	17	10	4	31	27	53	15	95
Ecossais	28	105	46	179	41	22	2	65	69	127	48	244
Gallois	2	6		8	2	2		4	4	8		12
Grecs	1			1	5	1		6	6	1		7
Hawaïens					3	1		4	3	1		4
Hébreux—												
Hébreux, N.A.S	5	2	1	8	3			3	8	2	1	11
" Russes					2			2	2			2
Hindous					3	1		4	3	1		4
Italiens	3			3	9	1		10	12	1		13
Jamaïcains	7	13		20					7	13		20
Japonais	1	1		2	43	6		49	44	7		51
Mexicains					1	1		2	1	1		2
Nègres	9	35	2	46	4	29	4	37	13	64	6	83
Terre-Neuviens	129	241	117	487	305	379	86	770	434	620	203	1,257
Néo-Zélandais					13	10	1	24	13	10	1	24
Perses					1			1	1			1
Polonais—												
Polonais, N.A.S					1	2		3	1	2		3
" Russes					4			4	4			4
Portugais	4	1		5	5			5	9	1		10
Roumains					2			2	2			2
Russes	6	1	2	9	61	24	14	99	67	25	16	108
Scandinaves—												
Danois	2			2	8	2		10	10	2		12
Islandais		3		3	2			2	2	3		5
Norvégiens	7	2		9	25	5	1	31	32	7	1	40
Suédois	2	1		3	7	3	1	11	9	4	1	14
Espagnols	2	1	1	4	15	6	8	29	17	7	9	33
Suisses		2		2	3	2		5	3	4		7
Turcs—												
Turcs, N.A.S					1			1	1			1
Arméniens	1			1					1			1
Syriens	1	2	1	4	10	1	1	12	11	3	2	16
Citoyens des E.-U. d'A.	16	13	3	32	849	558	191	1,598	865	571	192	1,630
Indes Occidentales	20	43	10	73	2	5	1	8	22	48	11	81
Canadiens rapatriés	2,520	2,148	906	5,574					2,520	2,148	906	5,574
Touristes	3,602	1,959	604	6,165	48	21	2	71	3,650	1,980	606	6,236
Totaux	6,553	5,295	2,025	13,873	1,799	1,259	374	3,432	8,352	6,554	2,399	17,305

TABLEAU II—Nationalité et sexe des passagers d'entrepont arrivés aux ports océaniques, au cours de l'exercice finissant le 31 mars 1919.

—	Canada.				Etats Unis.				Canada et Etats-Unis.			
	Hommes.	Femmes.	Enfants.	Totaux.	Hommes.	Femmes.	Enfants.	Totaux.	Hommes.	Femmes.	Enfants.	Totaux.
Australiens	10	18	7	35	44	33	13	90	54	51	20	125
Austro-Hongrois—												
Bohémiens	......	......	......	......	......	1	......	1	......	1	......	1
Galiciens	1	1	......	2	......	......	......	......	1	1	......	2
Belges	18	23	7	48	18	2	1	21	36	25	8	69
Bermudiens	1	......	......	1	......	......	......	......	1	......	......	1
Brésiliens	......	......	......	......	1	......	......	1	1	......	......	1
Chinois	4,095	63	175	4,333	......	......	......	......	4,095	63	175	4,333
Hollandais	16	28	15	59	10	......	......	10	26	28	15	69
Français	92	108	22	222	2	2	2	6	94	110	24	228
Allemands	1	......	......	1	6	......	......	6	7	......	......	7
G.-Bretagne et Irlande—												
Anglais	591	4,957	2,406	7,954	223	161	49	433	814	5,118	2,455	8,387
Irlandais	40	188	108	336	38	26	6	70	78	214	114	406
Ecossais	183	841	494	1,518	70	59	17	146	253	900	511	1,664
Gallois	15	63	28	106	4	3	3	10	19	66	31	116
Grecs	2	2	......	4	1	......	......	1	3	2	......	5
Hawaïens	......	......	......	......	7	2	2	11	7	2	2	11
Hébreux—												
Hébreux, N.A.S	2	7	6	15	......	2	4	6	2	9	10	21
" Russes	5	2	......	7	12	16	15	43	17	18	15	50
Hindous	......	......	......	......	1	......	......	1	1	......	......	1
Italiens	8	25	16	49	4	1	......	5	12	26	16	54
Jamaïcains	2	......	......	2	......	......	......	......	2	......	......	2
Japonais	584	530	64	1,178	25	11	......	36	609	541	64	1,214
Maltais	2	......	......	2	......	......	......	......	2	......	......	2
Mexicains	1	1	1	3	1	......	......	1	2	1	1	4
Nègres	10	12	......	22	11	24	2	37	21	36	2	59
Terre-Neuviens	118	230	164	512	257	142	54	453	375	372	218	965
Néo-Zélandais	2	11	2	15	20	9	5	34	22	20	7	49
Perses	2	......	......	2	......	......	......	......	2	......	......	2
Polonais—												
Polonais, N.A.S	2	1	......	3	1	......	......	1	3	1	......	4
" Russes	......	1	......	1	2	......	......	2	2	1	......	3
Portugais	......	......	......	......	86	77	159	322	86	77	159	322
Russes—												
Russes, N.A.S	16	10	16	42	65	90	123	278	81	100	139	320
Finlandais	2	......	......	2	9	......	......	9	11	......	......	11
Scandinaves—												
Danois	25	10	9	44	14	3	3	20	39	13	12	64
Islandais	7	3	2	12	1	......	......	1	8	3	2	13
Norvégiens	30	46	15	91	37	2	2	41	67	48	17	132
Suédois	30	45	26	101	22	4	......	26	52	49	26	127
Serbes	1	......	......	1	......	2	2	3	1	2	2	5
Espagnols	11	1	......	12	142	80	187	409	153	81	187	421
Suisses	6	5	......	11	3	......	......	3	9	5	......	14
Turcs—												
Arméniens	......	......	......	......	6	3	7	16	6	3	7	16
Citoyens des E.-U. d'A.	9	6	6	21	488	199	100	787	497	205	106	808
Indes Occidentales	171	41	8	220	8	15	5	28	179	56	13	248
Total de l'immigration	6,111	7,279	3,597	16,987	1,639	969	761	3,369	7,750	8,248	4,358	20,356
Canadiens de retour	14,268	5,054	3,714	23,036	......	......	......	......	14,268	5,054	3,714	23,036
Touristes	10,595	900	305	11,800	485	33	47	565	11,080	933	352	12,365
Totaux	30,974	13,233	7,616	51,823	2,124	1,002	808	3,934	33,098	14,235	8,424	55,757

TABLEAU III—Arrivées mensuelles d'immigrants pour le Canada, par nationalités, à des ports océaniques, pour l'exercice terminé le 31 mars 1919.

	Avril.	Mai.	Juin.	Juill.	Août.	Sept.	Oct.	Nov.	Dec.	Janv.	Fév.	Mars.	Totaux.
Australiens	1	4	......	8	2	......	......	......	11	5	3	1	35
Galiciens	......	......	2	......	......	......	......	......	......	......	......	......	2
Belges	4	4	2	2	3	3	6	......	2	3	4	15	48
Bermudiens	......	......	......	......	......	......	......	......	......	1	......	......	1
Chinois	135	190	222	247	410	211	316	544	395	601	633	429	4,333
Hollandais	......	......	7	4	18	......	15	......	......	6	1	8	59
Français	19	20	26	3	17	9	14	8	5	17	24	60	222
Allemands	......	......	......	......	......	......	......	......	......	1	......	......	1
Grande-Bretagne et Irlande—													
Anglais	349	197	147	247	166	253	492	495	493	1,515	1,012	2,588	7,954
Irlandais	25	11	4	1	2	4	19	27	19	60	25	139	336
Ecossais	50	52	5	55	27	21	100	73	117	217	123	678	1,518
Gallois	6	9	1	2	4	4	5	5	5	18	10	37	106
Grecs	1	2	......	......	......	......	......	......	1	......	......	......	4
Hébreux—													
Hébreux, N.A.S.	......	......	......	1	......	......	5	8	......	......	1	......	15
" Russes	......	......	......	......	......	1	......	1	......	2	......	3	7
Italiens	17	12	......	......	9	......	1	4	......	1	......	5	49
Jamaïcains	......	......	......	2	......	......	......	......	......	......	......	......	2
Japonais	134	127	141	113	114	22	91	81	56	38	90	171	1,178
Maltais	2	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	2
Mexicains	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	3	3
Nègres	1	7	1	4	1	......	3	3	......	1	......	1	22
Terre-Neuviens	33	49	31	39	80	46	81	51	50	25	14	13	512
Néo-Zélandais	......	2	......	6	......	4	......	......	1	......	2	......	15
Perses	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	2	2
Polonais—													
Polonais, N.A.S.	......	......	......	......	......	......	......	......	......	2	1	......	3
" Russes	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	1	......	1
Russes—													
Russes, N.A.S.	12	3	6	3	1	1	......	7	......	2	......	7	42
Finlandais	1	......	......	......	......	1	......	......	......	......	......	......	2
Scandinaves—													
Danois	3	5	1	......	......	2	5	4	1	1	12	10	44
Islandais	......	......	......	4	4	......	......	......	2	1	......	1	12
Norvégiens	7	2	6	......	10	18	2	9	8	9	10	10	91
Suédois	2	10	4	......	13	5	37	4	8	4	4	10	101
Serbes	1	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	1
Espagnols	7	......	......	1	......	1	1	......	......	......	1	1	12
Suisses	1	......	......	1	3	1	......	3	......	......	......	2	11
Citoyens des Etats-Unis d'Amérique	2	......	......	......	1	......	2	1	1	9	4	1	21
Indes Occidentales	......	1	12	6	20	19	47	71	35	9	......	......	220
Totaux	813	707	618	749	905	626	1,242	1,399	1,210	2,548	1,975	4,195	16,987

TABLEAU IV—Arrivées mensuelles d'immigrants pour le Canada aux ports océaniques, d'après leurs occupations et destinations, au cours de l'exercice finissant le 31 mars 1919.

	Avril.	Mai.	Juin.	Juill.	Août.	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.	Janv.	Fév.	Mars.	Totaux.
Agriculteurs	62	58	48	43	69	22	80	47	40	80	140	290	979
Journaliers	65	121	85	82	69	52	106	109	72	32	94	80	967
Artisans	36	63	43	58	42	15	58	71	45	92	81	148	752
Commis, négociants, etc	56	56	35	38	54	44	49	74	40	53	75	73	647
Mineurs	......	......	8	5	1	5	1	1	......	......	3	24	48
Servantes	21	31	17	23	27	13	37	32	31	34	31	211	508
Non classifiés	573	378	382	500	643	475	911	1,065	982	2,257	1,551	3,369	13,086
Totaux	813	707	618	749	905	626	1,242	1,399	1,210	2,548	1,975	4,195	16,987
Provinces maritimes	64	59	48	53	80	92	122	150	141	182	114	220	1,325
Québec	90	131	76	87	65	92	112	96	99	158	159	401	1,566
Ontario	226	138	88	192	145	209	399	273	400	866	527	1,525	4,988
Manitoba	53	47	29	45	32	23	72	60	64	186	111	419	1,141
Saskatchewan	57	39	34	36	35	48	90	75	67	173	119	353	1,126
Alberta	51	39	29	39	43	60	72	120	73	185	165	399	1,275
Colombie Britannique	272	254	314	296	505	102	375	625	366	798	780	878	5,565
Territoire du Yukon	......	......	......	1	......	......	......	......	......	......	......	......	1
Totaux	813	707	618	749	905	626	1,242	1,399	1,210	2,548	1,975	4,195	16,987

TABLEAU V—Nationalité, sexe, occupation et destination des immigrants finissant le

	Sexe.				Métier ou								
					Cultivateurs ou garçons de ferme.			Journaliers.			Artisans.		
	Hommes.	Femmes.	Enfants.	Totaux.	Hommes.	Femmes.	Enfants.	Hommes.	Femmes.	Enfants.	Hommes.	Femmes.	Enfants.
Australiens	10	18	7	35	4	4	4	2	....	....	....	....	....
Galiciens	1	1	......	2	....	....	....	....	....	....	1	1	....
Belges	18	23	7	48	2	1	3	3	....	....	4	....	....
Bermudiens	1	......	......	1	....	....	....	1	....	....	....	....	....
Chinois	4,095	63	175	4,333	56	....	....	260	....	....	....	....	....
Hollandais	16	28	15	59	9	5	2	3	3	6	2	1	2
Français	92	108	22	222	12	6	2	12	6	3	34	17	3
Allemands	1	......	......	1	1	....	....	....	....	....	....	....	....
Grande-Bretagne et Irlande—													
Anglais	591	4,957	2,406	7,954	161	139	79	49	27	22	146	166	93
Irlandais	40	188	108	336	8	7	3	10	2	5	5	7	3
Ecossais	183	841	494	1,518	41	20	19	12	8	10	56	40	40
Gallois	15	63	28	106	6	3	....	....	....	....	3	....	....
Grecs	2	2	......	4	....	....	....	1	....	....	....	....	....
Hébreux—													
Hébreux, N.A.S	2	7	6	15	....	....	....	1	....	....	....	4	3
" Russes	5	2	......	7	....	....	....	....	....	....	2	1	....
Italiens	8	25	16	49	2	2	2	3	1	3	1	2	....
Jamaïcains	2	......	......	2	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Japonais	584	530	64	1,178	217	43	3	208	59	3	17	2	....
Maltais	2	......	......	2	....	....	....	2	....	....	....	....	....
Mexicains	1	1	1	3	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Nègres	10	12	......	22	....	....	....	6	....	....	4	1	....
Terre-Neuviens	118	230	164	512	....	....	....	69	3	7	15	5	6
Néo-Zélandais	2	11	2	15	....	....	....	....	....	....	1	3	....
Perses	2	......	......	2	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Polonais—													
Polonais, N.A.S	2	1	......	3	....	....	....	....	....	....	1	....	....
" Russes	......	1	......	1	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Russes—													
Russes, N.A.S	16	10	16	42	2	3	2	6	....	....	2	....	....
Finlandais	2	......	......	2	1	....	....	....	....	....	....	....	....
Scandinaves—													
Danois	25	10	9	44	19	5	7	3	....	....	1	....	....
Islandais	7	3	2	12	3	2	2	....	....	....	1	....	....
Norvégiens	30	46	15	91	10	5	5	9	1	....	2	....	1
Suédois	30	45	26	101	20	10	8	4	....	....	3	3	....
Serbes	1	......	......	1	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Espagnols	11	1	......	12	1	....	....	3	....	....	5	....	....
Suisses	6	5	......	11	2	....	....	....	....	....	....	....	....
Américains	9	5	6	21	2	....	....	....	....	....	....	....	....
Indes Occidentales	171	41	8	220	4	....	....	130	....	1	28	12	2
Totaux	6,111	7,279	3,597	16,987	583	255	141	797	110	60	334	265	153

pour le Canada, arrivés aux ports océaniques, au cours de l'exercice 31 mars 1919.

occupation. — Commis, commerçants, etc. — Hommes.	Commis, commerçants, etc. — Femmes.	Commis, commerçants, etc. — Enfants.	Mineurs. — Hommes.	Mineurs. — Femmes.	Mineurs. — Enfants.	Femmes domestiques.	Non classifiés. — Hommes.	Non classifiés. — Femmes.	Non classifiés. — Enfants.	Destination. — Provinces Maritimes.	Québec.	Ontario.	Manitoba.	Saskatchewan.	Alberta.	Colombie Britannique.	Territ. du Yukon.
...	2	...	...	...	...	3	4	9	3	1	...	5	1	1	8	19	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	2	...	...	...	...	...	...
1	1	...	...	...	...	1	8	20	4	1	25	7	3	9	1	2	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	1	...	...	...	...	...	...
343	1	3	...	...	...	...	3436	62	172	40	411	768	61	144	94	2,815	...
1	...	...	...	...	...	...	1	19	5	...	1	10	3	9	32	4	...
11	4	1	...	...	...	11	23	64	13	22	104	23	22	27	13	11	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	1	...	...	...	...	...
43	95	16	6	4	6	204	186	4,322	2,190	564	675	3,319	756	668	838	1,133	1
3	2	4	...	1	...	21	14	148	93	12	31	131	35	38	42	47	...
13	34	8	5	8	7	101	56	630	410	71	170	502	199	152	147	277	...
1	1	1	...	...	...	9	5	50	27	4	15	39	7	11	16	14	...
...	...	...	...	...	...	...	1	2	...	...	3	1	...	...	...	...	...
1	...	...	...	...	...	...	...	3	3	...	1	...	9	2	3	...	...
...	...	...	...	...	...	...	3	1	...	...	1	1	...	...	...	5	...
1	3	...	...	...	...	5	1	12	11	4	11	32	...	1	...	1	...
...	...	...	...	...	...	...	2	...	...	...	...	2	...	...	...	...	...
33	7	1	2	1	3	6	107	412	54	...	...	3	2	5	31	1,137	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	2	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	1	1	1	...	...	3	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	10	...	1	...	2	11	9	...	...	...	...	...
...	...	...	2	1	2	71	32	150	149	392	33	78	5	1	...	3	...
...	2	1	...	...	...	1	1	5	1	...	...	1	1	1	1	11	...
2	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	2	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	1	1	...	...	...	2	...	...	...	1	...
...	...	...	...	...	...	...	...	1	...	...	1	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	6	7	14	...	20	2	...	4	2	14	...
...	...	...	...	...	...	...	1	...	...	1	...	1	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	1	2	4	2	4	5	3	5	5	6	16	...
1	...	...	...	...	...	1	2	...	...	...	...	...	10	1	...	1	...
1	...	...	...	...	...	22	8	18	9	13	6	4	4	22	25	17	...
...	...	...	...	...	...	17	3	15	18	4	5	9	16	21	15	31	...
...	...	...	...	...	...	...	1	...	...	...	1	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	2	1	...	1	2	7	...	...	...	2	...
...	1	...	...	...	...	...	4	4	...	...	3	5	1	1	...	1	...
...	...	...	...	...	...	...	7	6	6	1	4	8	1	3	1	3	...
2	2	...	...	...	...	24	7	3	5	188	22	10	...	...	...	...	...
457	155	35	15	15	18	508	3925	5,971	3,190	1,325	1,566	4,988	1,141	1,126	1,275	5,565	1

ETAT des immigrants refusés, par causes, par nationalités, aux ports océaniques, de décembre 1902 au 31 mars 1919.

	Exercice.																	
	1902-1903.	1903-1904.	1904-1905.	1905-1906.	1906-1907. *	1907-1908.	1908-1909.	1909-1910.	1910-1911.	1911-1912.	1912-1913.	1913-1914.	1914-1915.	1915-1916.	1916-1917.	1917-1918.	1918-1919.	Totaux.
Par causes.																		
Compagnons de patients	16	.....	13	39	21	58	60	42	104	53	28	76	58	4	8	1	.....	581
Mauvaises mœurs	.....	.....	12	1	61	181	87	98	122	112	80	102	56	17	4	11	2	946
Liés par contrat	.....	.....	.....	.....	.....	23	.....	33	28	3	.....	.....	.....	.....	.....	.....	4	91
Criminels	.....	.....	1	6	7	17	6	9	10	5	4	3	2	4	.....	1	1	76
Taxe par capita	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	6	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	6
Insuffisance de fonds	.....	.....	.....	1	.....	85	67	34	1,038	246	204	994	452	38	55	19	10	3,243
Passibles d'être à charge publique	.....	49	56	73	57	292	66	681	274	164	56	76	71	55	55	19	27	2,071
Causes de santé	257	225	529	404	264	513	216	585	585	256	328	398	319	34	30	12	19	4,974
Insoumis aux règlements	.....	.....	.....	.....	30	3	7	33	48	119	55	178	40	11	22	8	7	561
Antérieurement refusés	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	8	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	10
Totaux	273	274	611	524	440	1,172	509	1,515	2,210	972	756	1,827	998	163	174	71	70	12,559
Par nationalités.																		
Anglais	2	8	13	76	61	130	146	183	233	227	161	171	169	42	28	5	11	1,666
Américains	.....	.....	27	17	17	63	2	13	20	2	14	12	29	28	15	11	9	279
D'autres pays	271	266	571	431	362	979	361	1,319	1,957	743	581	1,644	800	92	131	55	50	10,614
Totaux	273	274	611	524	440	1,172	509	1,515	2,210	972	756	1,827	998	163	174	71	70	12,559

* Neuf mois.

ETAT des immigrants refusés, par causes, par nationalités, aux ports océaniques, de décembre 1902 au 31 mars 1919

	Exercice.																	
——	1902-1903.	1903-1904.	1904-1905.	1905-1906.	1906-1907.*	1907-1908.	1908-1909.	1909-1910.	1910-1911.	1911-1912.	1912-1913.	1913-1914.	1914-1915.	1915-1916.	1916-1917.	1917-1918.	1918-1919.	Totaux.
Par causes.																		
Accompagnant patients	4	3	1	4	35	26	21	......	18	17	16	10	34	5	9	39	10	252
Mauvaises mœurs	......	1	......	4	......	30	71	44	71	120	165	159	128	68	60	84	35	1,040
Criminels	......	1	8	1	12	68	115	130	172	242	334	376	404	329	277	274	236	2,979
Causes de santé	49	61	58	110	126	392	467	212	222	229	370	570	379	206	98	39	70	3,658
Infraction aux règlements	......	......	......	......	......	......	......	......	12	8	4	4	......	......	......	......	......	28
A charge publique	14	19	19	18	28	309	1,074	348	289	343	392	715	789	635	161	91	103	5,347
Totaux	67	85	86	137	201	825	1,748	734	784	959	1,281	1,734	1,734	1,243	605	527	454	13,304
Par nationalités.																		
Anglais	50	69	74	112	168	607	1,235	486	458	540	559	952	877	602	186	36	99	7,110
Américains	......	......	......	2	8	37	98	119	169	256	377	405	461	437	324	407	279	3,379
D'autres pays	17	16	12	23	25	181	415	129	157	163	345	477	396	204	95	84	76	2,815
Totaux	67	85	86	137	201	825	1,748	734	784	959	1,281	1,834	1,734	1,243	605	527	454	13,304
Par provinces.																		
Provinces Maritimes	......	2	......	3	2	14	19	24	25	13	45	45	55	48	19	18	22	354
Québec	18	16	11	27	41	136	684	97	165	186	208	371	397	236	108	123	96	2,920
Ontario	3	3	8	19	79	383	907	378	349	348	419	574	543	461	233	166	162	5,035
Manitoba	......	......	......	......	66	226	48	97	121	174	230	334	199	143	40	59	21	
Saskatchewan	46	64	67	88	3	19	27	19	23	35	44	59	85	96	54	37	31	3,526
Alberta	......	......	......	......	4	24	14	63	55	95	131	164	224	114	34	30	19	
Colombie Britannique	......	......	......	......	5	23	49	56	46	108	204	287	228	145	116	91	103	1,461
Territoire du Yukon	......	......	......	......	1	......	......	......	......	......	......	......	3	......	1	3	......	8
Totaux	67	85	86	137	201	825	1,748	734	784	959	1,281	1,834	1,734	1,243	605	527	454	13,304

* Neuf mois.

Suit un état de la littérature commandée au cours de l'exercice 1918-19.

"Immigration Facts and Figures".)	1,000
"Canada Annual"	300
"Le Canada"	10,000
"5,000 Facts about Canada	500
"School Map"	10,000
"Atlas of Canada"	150,000
"Atlas of Canada" (édition anglaise)	350,000
"Canada West"	315,328
"Report on Juvenile Immigration"	1,000

RAPPORT DU CONTRÔLEUR EN CHEF DE L'IMMIGRATION CHINOISE W. D. SCOTT.

Au cours de l'exercice finissant le 31 mars 1919, 4,333 personnes d'origine chinoise sont entrées au Canada. Sur ce nombre, 267 ont été exemptées de la taxe per capita; 4,066 ont payé la taxe de $500 per capita. Pour des fins de comparaison, le tableau suivant a été préparé et il indique le chiffre de l'immigration chinoise depuis l'imposition de la première taxe per capita décrétée en 1885; cette taxe a été augmentée à $100 le premier janvier 1901, et le premier janvier 1904 elle était portée à $500.

Exercice.	Exemptés.	Payant taxe.	Pourcentage des arrivées totales admis et exemptés.	Inscrits pour départ.	Revenu total.
					$ c.
1886	1	211	0·47	829	11,693 00
1887	....	124	....	734	7,424 50
1888	....	290	....	868	15,694 50
1889	112	782	12·53	1,322	40,808 00
1890	97	1,069	8·32	1,671	56,258 00
1891	12	2,114	0·56	1,617	107,785 50
1892	6	3,276	0·18	2,168	166,502 50
1893	14	2,244	0,62	1,277	113,491 00
1894	22	2,087	1,04	666	105,021 50
1895	22	1,440	1·50	473	72,475 00
1896	24	1,762	1·34	697	88,800 50
1897	24	2,447	0·97	768	123,119 50
1898	17	2,175	0·78	802	109,754 00
1899	17	4,385	0·39	859	220,309 50
1900	26	4,231	0·61	1,102	215,102 00
1901	26	2,518	1,02	1,204	178,704 00
1902	62	3,525	1·73	1,922	364,972 00
1903	84	5,245	1·58	2·044	526,744 00
1904	128	4,719	2·64	1,920	474,420 00
1904-5	69	8	89·61	2,080	6,080 00
1905-6	146	22	86·90	2,421	13,521 00
1906-7	200	91	68·73	2,594	48,094 00
1907-8	752	1,482	33·66	3,535	746,535 00
1908-9	695	1,411	33·00	3,731	713,131 00
1909-10	688	1,614	28·89	4,002	813,003 00
1910-11	805	4,515	15·13	3,956	2,262,056 00
1911-12	498	6,083	7·56	4,322	3,049,722 00
1912-13	367	7,078	4·93	3,742	3,549,242 00
1913-14	238	5,274	4·32	3,450	2,644,593 00
1914-15	103	1,155	8·19	4,373	588,124 00
1915-16	69	20	77·53	4,064	19,389 00
1916-17	121	272	30·79	3,312	140,487 00
1917-18	119	650	15·47	2,907	336,757 00
1918-19	267	4,066	6·56	3,244	2,069,669 00
Totaux	5,831	78,385	7·43	74,676	19,999,482 00

La loi de l'immigration chinoise stipule que les Chinois admis légalement au Canada peuvent, sur paiement de l'honoraire de $1, s'enregistrer à l'extérieur, cet enregistrement comporte le droit d'une rentrée gratuite dans une période d'un an. Il a été stipulé par des arrêtés du conseil que les Chinois qui sont partis du Canada le ou depuis le 1er avril 1914, jusqu'à et y compris le 31 mars 1919, peuvent rester absents du pays six mois après qu'une proclamation a été publiée dans la *Gazette du Canada*, qu'un état de guerre n'existe plus. Le 31 mars 1919, il y avait d'absents du Canada 5,587 Chinois qui, en vertu des dispositions précitées, ont droit à une nouvelle entrée gratuite au pays. Le manque des facilités de transport est la principale raison pour laquelle le plus grand nombre de ces Chinois ne sont pas déjà revenus au pays.

RAPPORT DU MÉDECIN EN CHEF DE L'IMMIGRATION PETER H. BRYCE.

OTTAWA, 9 juillet 1919.

Par suite de la continuation de la guerre durant le printemps et l'été de l'année 1918, comme par les dernières années, bien peu d'immigrants sont venus d'outre-mer en Canada, bien que 40,715 soient venus des Etats-Unis permettant ainsi au département de maintenir son activité et ses travaux. Il est aussi bien intéressant de remarquer qu'avec le retour de nos soldats au Canada, notre population d'immigrants britanniques s'est augmentée considérablement, grâce aux femmes de nos soldats canadiens.

C'est avec satisfaction que nous pouvons dire, par suite d'une observation personnelle et des déclarations des médecins aux ports maritimes, que la plus grande partie de ces femmes seront un appoint important à la population du Canada et combleront dans une certaine mesure le manque du nombre des immigrants ordinaires pendant les années qui ont précédé la guerre. Ces médecins ont, cependant, consacré leur temps à aider les autorités militaires et lorsqu'on se rappelle qu'au cours de certains mois, depuis la signature de l'armistice, plus de 30,000 soldats sont revenus au Canada, on comprend qu'une somme considérable de travail nécessaire, sinon ordinaire, a été accomplie.

TABLEAU I.—Le tableau suivant donne le nombre des personnes retenues pour subir l'inspection et le nombre des personnes rejetées au cours de différentes années, aux ports océaniques.

——	Retenues pour inspection.	Rejetées.
Exercice finissant le 30 juin 1903	273	273
" " " 1904	1,835	274
" " " 1905	2,559	611
" " " 1906	3,570	524
Neuf mois se terminant le 31 mars 1917	3,543	440
Exercice finissant le 31 mars 1908	4,573	1,172
" " " 1909	3,544	509
" " " 1910	7,202	1,515
" " " 1911	8,457	2,210
" " " 1912	5,892	972
" " " 1913	3,559	756
" " " 1914	4,923	1,827
" " " 1915	2,081	998
" " " 1916	325	163
" " " 1917	384	174
" " " 1918	1/9	71
" " " 1919	668	70
Totaux	53,567	12,559

On constate en jetant les yeux sur ce tableau que le chiffre des 668 personnes retenues sur un total de 16,987 immigrants venus d'outre-mer donne de bien

près la même proportion que les 8,457 personnes retenues sur un total de 189,633 en 1911. Les causes du refus des soixante-dix personnes sont indiquées dans le tableau suivant:

TABLEAU II.—Relevé donnant les causes du refus des immigrants aux ports océaniques en 1918-19.

Pour avoir évité le port d'entrée	5
Cycosis	1
Désertion	1
Epilepsie	2
Gonorrhée	1
Uchtyose	1
Immoralité	1
Immigrants indirects	2
Manque d'argent	10
Sous le coup probable d'accusations d'un caractère public	23
Délabrement physique	1
Prostitution	1
Ouvriers experts	4
Rats de navire	4
Trachome	11
Tuberculose	2
Total	70

Le tableau donne des détails intéressants faisant connaître la variété des causes pour lesquelles une personne peut être indésirable au point de vue de l'immigration. De tous ces refus, treize ont été pour infractions aux lois ou immoralité, tandis que les catégories désignées sous le nom d'accusations d'un caractère public comprennent toujours diverses personnes vicieuses. Le trachome continue d'être une cause de refus, surtout chez les immigrants qui viennent de l'Orient.

TABLEAU III.—Relevé des causes qui ont amené les déportations au cours de l'exercice 1918-19.

Compagnons de route	10
Cécité	1
Désertion	2
Criminalité	234
Diabète	1
Usage de stupéfiants	8
Epilepsie	2
Immoralité	12
Aliénation	49
Sous le coup d'accusations d'un caractère public	90
Faiblesse d'esprit	3
Paralysie	2
Prostitution	23
Syphilis	1
Tuberculose	3
Vagabondage	13
Total	454

Ce tableau nous donne des détails importants faisant voir les infortunes qui continuent de s'attacher à un certain pourcentage des immigrants, même lorsqu'ils ont demeuré un certain nombre d'années en Canada. On remarquera que sur le nombre des 454 personnes déportées, plus de 50 pour 100 appartenaient à la catégorie des criminels; mais il n'est que juste de supposer qu'un certain nombre des crimes ont été des crimes accidentels qui se produisent en temps de guerre.

Comme d'habitude, les «accusations d'un caractère public» ont été nombreuses, et dans le nombre des personnes se trouvant sous le coup de ces accusations se trouvaient des personnes que l'on pourrait mettre dans la catégorie des faibles d'esprit ou des personnes vicieuses. Le chiffre 49 des personnes déportées par suite d'aliénation est un chiffre extraordinairement considérable,

étant presque le quart du total des personnes déportées au cours de l'exercice 1913-14, alors que 384,878 immigrants vinrent au Canada. On remarquera aussi que 8 personnes ont été déportées parce qu'elles faisaient usage de stupéfiants et deux seulement pour cause d'épilepsie et 3 atteintes de tuberculose. Si l'on réunit les personnes déportées pour cause de vagabondage, de syphilis, de prostitution, d'immoralité, d'usage de stupéfiants, de désertion et de faiblesse d'esprit, donnant le total de 62, et les personnes sous le coup d'accusations d'un caractère public au nombre de 90, il est évident que dans les 234 criminels, se trouvent compris 85 pour 100 des déportations. Sur le nombre total des personnes déportées, on remarquera que 279 étaient des Américains. On doit s'attendre à ce résultat par suite des rapports constants entre le Canada et les Etats-Unis, bien qu'il soit très probable que l'état de guerre ait poussé un plus grand nombre de personnes qu'en temps de paix à se diriger vers le Canada pour se soustraire aux responsabilités militaires.

TABLEAU IV.—Déportations par nationalités.

—	1916-17.	1917-18.	1918-19.	1902-19.
Anglais	186	36	99	7,110
Américanins	324	407	279	3,379
D'autres nationalités	95	84	76	2,815

Ce court relevé des refus et des déportations des immigrants sert à mettre bien en lumière la manière dont, à mesure que les statistiques précises sont préparées, nous nous procurons des données complètes sur lesquelles nous basons des conclusions de grande portée sur les effets de l'immigration. Il semble, dès l'abord, que l'immoralité et le manque de sens social sont le plus grand nombre des causes qui font les immigrants indésirables.

TABLEAU V.—Déportations par années et par nationalités.

Total de l'immigration britannique, 1903-1919	1,160,597
Total de l'immigration américaine, 1903-1919	1,224,418
Total de l'immigration d'autres pays, 1903-1919	809,955
Total des déportations britanniques, 1903-1919	7,110
Total des déportations américaines, 1903-1919	3,379
Total des déportations d'autres pays, 1903-1919	2,815
Proportion des déportations britanniques	1 à 163 personnes.
Proportion des déportations américaines	1 à 362 "
Proportions des déportations des autres pays	1 à 288 "

L'étude des crimes, de l'aliénation et de la faiblesse mentale semble si intimement mêlée au travail de l'inspection médicale des immigrants que j'ai confiance que les mesures prises pour assurer une plus grande protection contre les indésirables qui entrent au Canada aux termes de la Loi se trouveront associées à des moyens également efficaces pour la sauvegarde de la santé, tant physique que mentale, de l'immigrant après son admission au Canada.

RAPPORT DU COMMISSAIRE CANADIEN DES EXPOSITIONS A. W. TOLMIE.

J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport suivant des travaux de la division des Expositions pour l'exercice terminé le 31 mars 1919, cette division ayant été transférée à ce ministère du ministère de l'Agriculture, le 1er juillet 1918, sous l'empire de l'Arrêté de l'Exécutif C.P. 1348.

Au cours de l'exercice 1918-19, le personnel de la division des Expositions, en plus de donner les soins voulus à nos articles d'exposition, ce qui demande une attention constante et beaucoup de travail, s'est beaucoup occupé des travaux en vue de la préparation des expositions prochaines et à aider les autres ministères qui avaient besoin de ses services.

Notre démonstrateur mit ses services à la disposition du ministère de l'Agriculture, du mois de mai au mois de novembre 1918, et où il eut à accomplir les devoirs de représentant agricole pour le district militaire n° 3, et du mois de décembre jusqu'au mois de mars il fit partie de la division des archives du ministère de l'Immigration et de la Colonisation. Notre minéralogiste travailla au musée du Service des Explorations, du mois de septembre au mois de mars.

Notre expert fruitier, en plus de la revue de quelques-uns de nos anciens fruits aux quartiers généraux, a été envoyé dans le district de Niagara, dans le but de recueillir de la nouvelle récolte de fruits un assez grand nombre de fruits pour leur faire subir notre procédé, afin de répondre à la demande augmentant sans cesse que nous font les agents d'immigration en Grange-Bretagne et aux Etats-Unis pour les exposer aux différentes expositions où l'on croit qu'il convient d'exposer les produits naturels du Canada.

Le décorateur en chef de cette division, outre les services qu'il a rendus à l'expert fruitier, a été occupé à imaginer et à faire de nouvelles caisses et des nouveaux étalages d'exposition pour servir à une exposition permanente à Chicago; de même que pour des pièces d'exposition devant être exposées aux expositions de comté auxquelles votre agent assistera cette année.

A la demande de la division des fruits du ministère de l'Agriculture, nous avons fourni les fruits nécessaires et nous avons installé une exposition de fruits embouteillés et de fruits naturels pour ce ministère à l'Exposition Nationale Canadienne de Toronto, le tout couvrant une superficie de quinze cents pieds carrés.

Nous nous occupons actuellement des travaux relatifs au traitement voulu de nos nombreux spécimens de la faune canadienne pour les protéger contre les mites, et ces travaux se font avec satisfaction.

RAPPORT DU COMMISSAIRE DE L'IMMIGRATION, OTTAWA, ONT., W. R. LITTLE.

J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport suivant sur les travaux de la division de l'Immigration dans le district de l'Est:—

Organisation.—Le premier jour de janvier 1919, j'ai été nommé Commissaire de l'Immigration pour le district ci-dessus mentionné, lequel comprend toute cette partie du Canada se trouvant à l'est de Port-Arthur, et comporte aussi la juridiction sur tous les inspecteurs d'immigration canadiens se trouvant aux Etats-Unis dans les ports de l'Atlantique. Dans le district de l'Est, il y a 108 ports d'entrée et 261 agents d'immigration et employés que l'on peut classifier comme suit:—

Agents	8
Sous-agents	4
Inspecteurs médicaux	11
Inspecteurs	96
Sténographes et commis	9
Interprètes	4
Officiers de déportation	7
Matrones	4
Gardes	24
Chauffeurs, gardiens	7
Agent spécial	1
Cuisiniers	2
Serviteurs	2
Officiers spéciaux	2
Inspecteur des enfants immigrants	1
Commissaires des pauvres	7
Officiers d'immigration voyageurs	4
Officiers d'immigration	3
Inspecteur voyageur	1
Douanes.—Officiers d'immigration	64
Total	261
Personnel du Bureau chef	6
	267

Immigration.—Le tableau suivant est un relevé des admissions et des refus aux ports de frontière, au cours de l'exercice 1918-19:—

	Admissions.	Refus.
Andover	35	....
Armstrong	11	12
Aroostook Junction	50	1
Aultsville	50	....
Beebe Junction	1,136	83
Bridgeburg	1,598	1,015
Brockville	153	17
Charlotte	38	2
Clair	10	1
Coaticook	619	30
Cobourg	25	9
Comin's Mills	56	5
Connors	7	....
Cornwall	183	123
Courtwright	2	....
Crystal Beach	58	37
Debec	67	....
Dundee	11	....
Edmundston	63	8
Erie Beach	1	54
Fairhaven	3	....
Fort Erie	274	127
Frelighsburg	5	....
Georgeville	....	1
Grand Falls	12	....
Grand Manan	....	2
Green River	3	....
Hemmingford	14	91
Hereford	18	4
Highwater	1,678	83
Kingston	72	4
Lacolle	237	116
L'Etete	6	17
Lewiston	131	64
McAdam Junction	1,978	61
Malone	264	73
Mansonville	13	....
Mégantic	117	....
Milltown	20	12
Morrisburg	9	1
Niagara Falls	1,568	2,640
Niagara-on-the-Lake	10	14
Parry Sound	....	3
Point Edward	123	....
Point Lambton	35	....
Prescott	262	58
Queenston	....	1
Richmond-Road	7	....
Rockport	5	....
Rouses-Point	455	217
Sainte-Agnès	106	38
Saint-Albans	1,203	220
St. Andrews	27	6
Saint-Léonard	66	1
Saint-Régis	116	1
St. Stephen	128	43
Sarnia	813	174
Sault-Ste-Marie	878	147
Sombra	9	....
Stanhope	27	2
Toronto	10	3
Upper-Mills	3	7
Walkerville	162	597
Wallaceburg	1	....
Windsor	3,381	2,895
Wolf Island	2	1
Totaux	18,249	9,121

Relevé des admissions et des refus aux ports océaniques, au cours de l'exercice 1918-19:—

Québec	287	5
Halifax	1,606	3
St. John	7,034	6
North-Sydney	513	3
New-York	1,808	5
Boston	2	....
Portland	21	....
Totaux	11,271	22

L'immigration qui nous viendra d'outre-mer au cours des quelques années qui vont suivre dépendra sans aucun doute des conditions économiques en Europe. Règle générale, l'immigration sera plus nombreuse dans les pays qui peuvent plus facilement faire face aux besoins de la reconstruction que dans les pays qui se trouvent tout près de la faillite, au point de vue économique. Quant au problème des domestiques, il est intéressant de constater que l'on travaille dans le Royaume-Uni à faire reconnaître le service domestique comme un emploi professionnel. On se propose de donner des cours d'instruction technique pour les commençants, aux frais des autorités de l'endroit et aidés par les subventions de l'Etat.

Inspection médicale des immigrants.—Je me propose de faire en sorte qu'à l'avenir tous les médecins qui font l'inspection et qui soignent les immigrants et les marins soient des fonctionnaires du ministère de l'Hygiène publique. Le douzième rapport annuel de l'inspecteur des faibles d'esprit pour la province d'Ontario fait voir la nécessité d'examiner avec soin les immigrants d'outre-mer. Les amendes de l'administration prescrites par les amendements à la loi de l'Immigration auront sans doute pour résultat d'assurer un choix plus judicieux des immigrants par les agents des compagnies de transport.

Marins.—Ports océaniques: Les amendements à la loi d'Immigration demande d'examiner plus sévèrement les marins au point de vue médical et civil. Actuellement, nous recevons des rapports mensuels au sujet des marins qui sont débarqués, qui ont été renvoyés du service ou qui ont déserté.

Ports sur les Grands Lacs: Les officiers d'immigration ont reçu avis aux ports d'entrée situés sur les grands lacs relativement au manifeste des marins qui se sont embarqués à des ports des Etats-Unis. Nous recevons aussi des rapports mensuels donnant des détails sur les marins qui désertent ou qui sont renvoyés du service. Les manifestes et les rapports mensuels constituent la base des arrangements réciproques pour la déportation aux Etats-Unis des marins qui entrent au pays en contravention à la loi et qui peuvent être sujets à la déportation.

Déportations.—Le nombre des personnes déportées après être entrées ou débarquées au Canada était de 273, dont 181 ont été déportées aux Etats-Unis et 92 dans d'autres pays.

——	Aux Etats-Unis.	En d'autres pays.
Compagnons de route	1	3
Cécité	....	1
Criminalité	106	28
Désertion	....	2
Usage de stupéfiants	5	....
Epilepsie	....	1
Immoralité	4	4
Aliénation	15	19
Affection mentale	2	....
Paralysie	1	1
Prostitution	9	7
Sous le coup d'accusations d'un caractère public	30	22
Syphilis	....	1
Tuberculose	1	1
Vagabondage	7	2
Totaux	181	92

L'agence d'immigration à Montréal peut-être désignée sous le nom de maison de compensation pour les personnes déportées dans les pays d'Europe de tous les districts. On a éprouvé des délais considérables dans la mise à exécution des instructions de déportation, non seulement par suite de la difficulté d'obtenir des places sur les vapeurs transatlantiques, mais aussi par suite des précautions prises par les consuls des pays alliés et neutres dans l'émission des passeports.

Investigation.—On a fait de nombreuses investigations dans les cas suivants:

(*a*) Personnes supposées être entrées au pays en contravention à la loi.

(*b*) Personnes supposées être sujettes à la déportation pour des causes postérieures à leur entrée.

(*c*) Demandes d'entrée et causes en appel.

(*d*) L'entrée des aubains demandant d'être naturalisés.

(*e*) Sujets ennemis.

(*f*) Personnes supposées être anarchistes, bolshévistes ou révolutionnaires.

On a arrêté plusieurs révolutionnaires dont un certain nombre furent déportés, internés ou sont encore retenus en attendant la déportation.

Passeports.—Les officiers d'immigration aux ports océaniques ont la direction de l'administration de l'Arrêté du Conseil en date du 9 août 1917, (C.P. 2173), qui stipule qu'aucune personne ne doit s'embarquer au Canada sur un bateau ou un navire à une destination quelconque, en dehors du Canada ou pour les Etats-Unis, sans avoir en sa possession un passeport valide.

Exeat.—Les officiers aux ports d'entrée mettent encore en vigueur les stipulations des règlements qui défendent aux sujets ennemis de quitter le Canada sans avoir un exeat. Les rapports que nous avons reçus récemment indiquent que le nombre n'est pas considérable des sujets ennemis qui passent du Canada aux Etats-Unis.

Epreuves de l'instruction.—L'amendement à la loi de l'Immigration stipule des mesures pour l'épreuve de l'instruction. Il sera peut-être intéressant de faire remarquer qu'en 1901 il y a eu 680,132 personnes en Canada qui ne pouvaient ni lire ni écrire, et qu'en 1911 ce nombre était de 663,453, une diminution de près de $2\frac{1}{2}$ pour 100 en dix ans.

Bâtisses.—Nous avons pris des mesures pour l'accommodation convenable du personnel d'inspection et pour la détention des voyageurs à la jonction Lacolle. Nous avons aussi pris des mesures pour l'érection d'une bâtisse devant servir conjointement aux services des douanes et de l'immigration sur le chemin public Roi-Edouard, au village de Lacolle. On a aussi réservé un espace pour des bureaux que l'on a aménagés au quai de Toronto pour l'inspection des voyageurs qui viennent de Charlotte par bateau. On a aussi pris des mesures pour assurer une meilleure accommodation au pont de Queenston et à Sarnia pour l'inspection des voyageurs qui viennent de Détroit en bateau. On devrait aménager un local plus commode et plus convenable au pont inférieur et au pont supérieur en acier aux chutes Niagara, au quai du passage à gué de Windsor et à Walkerville. Le ministère a déjà insisté sur la nécessité d'avoir un passage supérieur au-dessus des hangars où les vapeurs jettent l'ancre à Saint-Jean, N.-B., à la chambre d'examen, afin que les voyageurs de la troisième classe puissent passer directement du bateau à la salle d'examen sans venir en contact avec les passagers des cabines.

RAPPORT DU COMMISSAIRE INTÉRIMAIRE DE L'IMMIGRATION A WINNIPEG, MAN., THOMAS GELLEY.

Par suite des conditions causées par la guerre, l'immigration des Iles britanniques et des autres pays d'Europe dans l'ouest du Canada, n'a pas été considérable, mais depuis la signature de l'armistice un grand nombre de dépendants de soldats sont arrivés au pays et continuent d'arriver au pays.

Immigration venant des Etats-Unis.—Bien que le nombre des immigrants qui viennent s'établir dans l'Ouest canadien au cours des quatre dernières années n'ait pas été aussi considérable qu'avant la guerre, il y a eu une augmentation remarquable et satisfaisante dans la proportion du nombre des animaux, des effets mobiliers et des biens amenés au pays par les immigrants.

On n'a admis aucun aubain ennemi et aucun effort n'a été fait pour encourager l'immigration d'autres personnes que des agriculteurs de bonne foi.

Déportations.—Les officiers sous la juridiction de ce bureau ont opéré quatre-vingt sept déportations contre cent trente-deux au cours de l'année précédente. De ces quatre-vingt-sept, cinquante-trois personnes ont été déportées aux Etats-Unis et trente-deux ont été envoyées à Montréal en route pour des pays d'Europe.

Ouvriers de ferme.—Un taux spécial de un cent par mille à partir de la ligne de frontière a été accordé par les compagnies de chemin de fer aux ouvriers de ferme venant temporairement des Etats-Unis au Canada pour aider à faire les travaux du printemps et de l'automne sur les fermes dans les provinces des prairies. Au printemps, on en a admis quatorze cents aux ports situés sur la frontière de l'ouest, et à l'automne, on en a admis onze cents. Un grand nombre sont retournés dans le sud dès que la gelée a fait son apparition.

Salle d'immigration, Winnipeg.—Bien qu'on n'ait pas eu d'immigration venant d'Europe, cette salle a servi d'abri à six cent soixante-quatre immigrants au cours de l'année, des immigrants qui passaient à Winnipeg en route pour se rendre dans l'Ouest. On a aussi pris soin de vingt personnes pauvres. Le nombre total des repas donnés à ces personnes a été de 2,135, et le coût total a été de $228.80, indiquant une augmentation de 10·71 cents par repas. Ce nombre comprend les repas fournis à la directrice de la salle et à quelques déportés qui étaient retenus à Winnipeg, alors qu'ils se rendaient dans l'est ou vers le sud.

Les deux étages supérieurs de la salle d'immigration n° 1, de même que les bâtisses connues sous le nom de Salles n° 2 et n° 3 se trouvent encore en la possession temporaire de la Commission des hôpitaux militaires.

Salles d'immigration et agences de l'ouest.—Au cours de l'année, seize salles d'immigration et agences ont été closes d'après les avis du ministère, mais les onze suivantes touchant de près aux districts les moins colonisés du pays sont encore ouvertes pour la réception et le soin temporaire des immigrants.

Dans l'Alberta: Edmonton, Athabasca, Edson, Donnelly, Grouard, Rivière la Paix, Rivière-de-l'Esprit Grande Prairie.

Dans la Saskatchewan: Battleford Nord, Prince Albert et Portal Nord.

La fermeture des salles, tel que mentionné plus haut, a été la cause de la diminution du personnel aux points en question, le personnel diminuant de trente-trois à dix-sept.

Le surintendant des Agences de l'ouest a fait régulièrement l'inspection des salles et des agences au cours de l'année.

Ports de la frontière de l'ouest.—Il y a maintenant vingt-huit ports de frontière sous la juridiction de ce bureau, et la ligne de frontière internationale comprise dans le district de l'ouest couvre, de Port-Arthur, Ont. à Kingsgate, C.B., une distance d'environ quatorze cents milles. Le personnel d'inspection (y compris les douaniers agissant en qualité d'inspecteurs d'immigration) se compose de quarante-un employés.

Grain d'exposition.—Au cours de l'année, les entrepôts de grain ont acheté, préparé, emballé et expédié, de la part du bureau de Winnipeg, aux plus importantes expositions tenues aux Etats-Unis et aux agences du gouvernement

canadien de même qu'aux écoles publiques de ce pays, des échantillons du meilleur grain, des herbes, des végétaux et autres produits récoltés dans les provinces des prairies. On a constaté que cette méthode donnait des résultats très efficaces en annonçant les produits agricoles de l'ouest du Canada.

Les chiffres suivants donnent le nombre des caisses expédiées:—

Grain et herbes fourragères	caisses	90
Grain battu	boîtes	21
Végétaux	caisses à claire-voix	74
Fromage, céréales, bacon, etc	boîtes	15
Pièces assorties pour les écoles	"	117

Permis (*C.P. 1433*).—Le 20 novembre 1918, les règlements exigeant que les hommes d'âge militaire obtiennent un permis avant de quitter le Canada furent rescindés. Ce fait enlève beaucoup de travail aux agences et aux ports des frontières, puisqu'il n'est plus nécessaire de faire l'inspection des personnes qui quittent le Canada.

Investigations.—Le licenciement presque complet de la Royale gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, lorsque ce corps dut faire du service outre-mer, nous a obligés de demander de l'aide aux diverses organisations provinciales de police pour faire nos investigations de même que pour découvrir et détenir les indésirables qui tombaient sous le coup de la loi de l'Immigration. Je suis heureux de pouvoir dire dans mon rapport que nous avons obtenu de ces organisations toute l'aide voulue et que les meilleures relations de sentiment et de coopération existent entre ces organisations et ce bureau. Le rétablissement de la Royale gendarmerie à cheval et la nomination d'un officier du service d'investigation nous rendra bien plus facile cet important travail de notre division.

La demande d'employés sur les fermes, de domestiques, etc., pour les travaux de la ferme dans l'Ouest a été considérable et le Bureau de placement attaché à notre bureau de Winnipeg a reçu les demandes et a placé les immigrants dans la province des prairies de la manière suivante:

—	Demandes totales.	Total des personnes placées.
Journaliers sur fermes	6,501	5,393
Couples mariés	49	13
Domestiques et ménagères	60	3

Salaires sur les fermes.—Les salaires ont accusé une augmentation sur ceux payés antérieurement et tout semble indiquer qu'ils augmenteront encore. L'an dernier, la moyenne était la suivante

Main-d'œuvre, sur fermes, avec expérience	$55 à $65 par mois.
" " " sans expérience	35 à 45 "
Couples mariés	75 "
Domestiques	25 "

(Y compris la pension et le logement.)

RAPPORT DU COMMISSAIRE DE L'IMMIGRATION, VANCOUVER, C. B. A. L. JOLLIFFE.

J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport annuel des travaux du district du Pacifique pour l'exercice terminé le 31 mars 1919. Au mois d'août 1918, on a organisé le district du Pacifique et les divers officiers d'immigration dans ledit district et les divers officiers d'immigration se trouvèrent à relever de la juridiction de ce bureau, et je suis heureux de dire dans mon rapport que cette nouvelle organisation a eu pour résultat une augmentation d'efficacité dans l'administration des lois de l'Immigration.

Au cours des six derniers mois, il y a eu beaucoup plus d'activité le long de la frontière internationale. On peut sans doute en attribuer la cause au fait que l'arrêté du Conseil défendant l'entrée des ouvriers a été annulé, du moins pour ce qui regarde l'admission des personnes venant des Etats-Unis aux ports de frontière. Le nombre des refus s'est augmenté considérablement, et nos officiers sont très énergiques dans la mise à exécution des règlements. Au port de Vancouver, au cours de la dernière année, le nombre des voyageurs qui arrivent au pays a été bien moins considérable que celui de la période précédente, par suite du fait qu'en 1917-18 plus de 70,000 Chinois sont passés en France. Il y a, cependant, une augmentation réelle de plus de 400 pour 100 dans le nombre des immigrants qui sont débarqués au pays. On trouvera plus bas un tableau comparatif donnant les chiffres se rapportant aux item ci-dessus mentionnés:

	1917-18.	1918-19.
Voyageurs arrivant à Vancouver	115,012	48,384
Immigrants débarqués au pays	664	3,478
Voyageurs entrant à Vancouver	114,738	40,698
Déportations	70	91

Au cours de l'an dernier, on nous a demandé de faire des investigations dans un certain nombre de cas où des chefs de familles demeurant dans la Colombie Britannique désiraient faire venir leurs dépendants en Canada pour y demeurer d'une manière permanente, et ce travail augmente de jour en jour.

On trouvera plus bas un tableau donnant des détails sur les personnes détenues dans notre bâtisse, à ce port:

	1917-18.	1918-19.
Nombre de personnes détenues	11,090	7,858
Nombre de repas servis	79,655	81,505
Frais pour concierge, provisions	$ 249 57	$ 361 61
Relevé de l'établissement, balance en faveur du ministère sur les détentions de l'année et les frais d'entretien	$13,366 50	$9,962 50

Au port de Victoria, l'immigration chinoise a été très considérable au cours de l'année dernière. Le nombre des cas d'exemption a atteint 135 contre 70 l'an dernier. Il y a eu aussi augmentation générale des travaux dans les services de ce port.

RAPPORT DU COMMISSAIRE DE L'IMMIGRATION POUR LE CANADA, LONDRES, ANGLETERRE, J. OBED SMITH.

Bien que l'armistice ait été signé et que les hostilités aient cessé, des conditions se sont produites qui continueront à empêcher une propagande active en faveur de l'immigration pour le Canada jusqu'à cet automne, et le résultat sera que nous ne pourrons pas facilement trouver le moyen de transporter des émigrants au Canada avant le printemps de 1920, bien que dans tous nos bureaux nous recevions sans cesse de nombreuses demandes de renseignements sur le Canada.

La nécessité de rapatrier les troupes canadiennes et leurs dépendants étant de première importance, nous ne pourrons pas obtenir de transports pour l'émigration avant la saison d'hiver.

On constate chez les officiers et les soldats canadiens qui retournent dans leur pays un désir augmentant sans cesse de se livrer à l'agriculture et aux industries connexes en Canada, et les mesures très libérales adoptées par le

gouvernement du Canada pour leur venir en aide, financièrement ou autrement, par l'entremise de la Commission de l'Etablissement des soldats sur des terres, est en grande partie la cause de ce mouvement qui promet d'obtenir les résultats les plus satisfaisants.

Lorsqu'il nous sera possible de faire de la propagande en faveur de l'émigration au Canada, l'ex-soldat anglais recommencera avec instance ses demandes de renseignements sur le Canada, et si on lui offre des conditions semblables et aussi avantageuses, je ne doute aucunement qu'un grand nombre désireront bénéficier de ce qui semble être à la suite d'un examen minutieux, le système le plus acceptable proposé pour l'avantage de ceux qui désirent s'établir sur une terre où que ce soit.

Le gouvernement britannique a évidemment décidé de suivre à peu près la même ligne de conduite, mais le fait de n'avoir que de très petites étendues de terres disponibles dans les Iles Britanniques laisse le Canada dans une position très avantageuse à cet égard.

Nous ne pouvons pas, cependant, pour le présent, offrir des encouragements directs aux anciens soldats pour les porter à émigrer, par suite du manque de moyens de transports et de l'obligation stricte où se trouve le Canada de rétablir ses propres soldats d'abord; mais tout nous porte à croire que si nous offrons de bons encouragements notre bureau ne cherchera pas en vain avant d'obtenir un nombre considérable d'excellents émigrants qui apporteront au moins avec eux l'avantage de l'entraînement au grand air et de la bonne santé si nécessaires pour assurer le succès des travaux de ferme au Canada.

Dans ce but et pour cette raison, il est désirable, à mon avis, que l'on ait constamment à notre disposition une grande quantité de littérature donnant tous les renseignements voulus aux nombreuses personnes qui les demandent.

Comme aucune agence n'a été ouverte sur le continent européen au cours du dernier exercice, je n'ai aucun rapport à faire à ce sujet.

Conférence.—Continuer à donner des conférences aux enfants des écoles et aux autres personnes lorsque l'occasion s'en présente, telle a été la ligne de conduite suivie l'an dernier. Certaines restrictions concernant les systèmes d'éclairage nous avaient obligés de ne pas entreprendre des travaux de ce genre, mais après la signature de l'armistice nous avons constaté que les demandes augmentaient sans cesse de la part des adultes et des écoliers qui désiraient des conférences sur le Canada, et nous avons pu satisfaire toutes ces demandes, de même qu'un certain nombre de conférences données par nos meilleurs agents dans les campements militaires impériaux. Nous n'avons pas manqué de toujours bien faire connaître le Canada parmi les classes désirables, tout en appuyant sur l'impossibilité pratique de traverser les mers avant le printemps de 1920.

Expositions et montres.—Nous n'avons pas pu obtenir des pièces d'expositions depuis le commencement de la guerre (sauf des pommes) et nous n'aurions pas pu faire une exposition digne du Canada, même si l'occasion nous avait été offerte. La plupart des expositions et des montres organisées par les années passées furent encore remises à plus tard au cours de l'année 1918.

Nous avons tiré le meilleur parti possible de ce que nous avions en mains, et nous avons organisé une exposition de grain du Canada et des autres ressources dans toutes nos fenêtres qui font d'excellentes montres, et nous apprécions beaucoup le fait que vous avez fait venir au Canada notre expert en expositions afin qu'il puisse, rendu là-bas au Canada, choisir les pièces qu'il sait être si nécessaires pour les travaux qu'il faut faire ici. Déjà la liste des expositions

et des montres pour l'année 1919 indique le retour à l'ancien ordre de choses et nous aurons besoin, dans un bref délai, d'une grande quantité de pièces d'exposition de toutes sortes, y compris les articles fabriqués et toutes les ressources naturelles du Canada.

Atlas pour les écoles.—Ayant appris du ministère que l'on était à imprimer une édition revisée de cartes géographiques et que cette édition serait bientôt mise en circulation, nous avons profité de l'occasion pour épuiser notre assortiment actuel, et nous en tirons un bon usage en distribuant ces cartes aux enfants des écoles qui n'ont pas eu la chance d'obtenir de ces cartes depuis le commencement de la guerre, et ceux de ces enfants qui étaient âgés de neuf ou dix ans au commencement de la guerre ont maintenant atteint un âge où leur discernement naturel devrait leur être d'une grande valeur, grâce aux efforts que nous faisons pour orienter leurs esprits et leurs intérêts vers le Canada.

Article de réclame canadienne dans les journaux.—Cet excellent système de propagande a été continué et nous avons obtenu des résultas qui ont dépassé de beaucoup nos espérances. Nous n'avons rien dépensé pour faire de la réclame, et c'est un sujet de grande satisfaction de constater que la presse des Iles britanniques nous a gardé sa bonne foi jusqu'ici.

Dépenses.—Nous avons dépensé les montants suivants pour toutes sortes de fins (non compris les frais de rapatriement):

Exercice terminé le 31 mars 1914	£91,000
" " " 1915	57,100
" " " 1916	31,600
" " " 1917	27,400
" " " 1918	28,500
" " " 1919	32,700

Traversées au Canada.—Parce que l'on avait besoin des transports pour le retour des soldats et le rapatriement de leurs dépendants (il est probable que cela continuera encore un certain temps), nous n'avons pu obtenir que bien peu d'espace pour les voyageurs ordinaires et les émigrants. Nous continuerons notre lourde tâche de rapatrier les officiers et leurs dépendants, et nous étudierons cette question en détails dans un autre rapport sur le rapatriement. Il suffit de dire que nous n'avons pas négligé les travaux importants de ce ministère au point de vue de la propagande concernant l'immigration, tout en essayant de rapatrier au Canada, d'une manière sûre et sans délai, les nombreux milliers de femmes qui sont venues rejoindre leurs époux outre-mer, et en plus, les vingt-cinq mille à trente mille femmes anglaises qui ont épousé des soldats canadiens depuis le commencement de la guerre.

Restrictions concernant les passeports.—Les règlements adoptés par les autorités du pays voulant que personne ne puisse quitter les rives britanniques sans la permission du gouvernement britannique, ce dont fait foi un passeport officiel, sont encore en vigueur, sauf que j'ai pu rapatrier les femmes et les enfants des officiers canadiens à l'aide de mon certificat personnel, sans avoir besoin de passeport.

Relevés concernant l'immigration.—Le «British Board of Trade» n'a publié aucun chiffre au cours de l'an dernier.

RAPPORT DE L'INSPECTEUR EN CHEF DE L'IMMIGRATION JUVÉNILE BRITANNIQUE.

L'immigration des enfants, d'après ceux qui s'y intéressent, se fait depuis plus de quinze ans. Cette émigration a toujours fait partie des travaux de philanthropie entrepris dans le but de mettre fin au paupérisme, à l'ignorance et à la dépréciation morale de la race. On n'a peut-être jamais trouvé dans

aucune autre entreprise pour le bien de l'humanité un dévouement plus désintéressé que celui que l'on constate dans ce service chrétien de relèvement moral.

Au point de vue national on peut ainsi servir trois grands buts absolument distincts des motifs de ceux qui accomplissent ces travaux. Ce sont (1) les intérêts des enfants; (2) les intérêts de ceux qui les reçoivent et (3) les intérêts de ceux qui les envoient. Le changement des habitations et des environs dans les centres où la population est intense, où les influences se font sentir librement, dans les maisons d'éducation des différentes institutions sociales et de l'Etat, dans les Vieux-Pays, où les enfants sont formés uniquement au point de vue de leur bien-être futur et soumis à des règles de discipline énergique, doivent avoir un effet permanent dans la réforme des conditions de vie. Puis, plus tard, lorsque cette formation préliminaire est terminée, le fait de transférer ces enfants au deuxième changement, différant absolument de tout ce que leur a appris leur expériences du passé, ne fait que sauvegarder ces enfants pour les lancer dans des carrières utiles en vue de leur avenir en Canada.

L'arrivée de ces jeunes hommes et de ces jeunes femmes dans un pays où ils doivent constituer la population future, n'est pas moins avantageuse pour un jeune pays, surtout un pays qui tient à avoir une population de choix. On peut citer des milliers d'exemples démontrant le progrès et le succès général accomplis par cette catégorie de personnes et par suite du fait de leur association à la population d'un pays. Que peut demander de plus désirable un pays qui cherche à augmenter sa population, que des garçons et des filles qui ont atteint l'âge de commencer à travailler, qui ont été formés et instruits uniquement en vue de les rendre vigoureux, pleins de santé, des citoyens craignant Dieu, dans une terre nouvelle et riche de promesses.

La période d'épreuve est arrivée plus tôt que la population de ce pays le pouvait espérer et nous pouvons maintenant prouver, sans être contredit, les résultats de la première formation de milliers de ces enfants qui ont couru s'enrôler sous les drapeaux lorsque leur pays avait besoin d'eux. On ne sait pas généralement que presque tous les garçons d'âge militaire et physiquement aptes au service qui avaient été amenés en ce pays par les associations qui les prenaient dans les maisons de formations et les écoles de l'Etat se sont volontairement enrôlés pour le service actif durant la guerre. De plus, c'est une satisfaction pour les régions d'où viennent ces enfants de se rendre compte que leurs conditions de vie en ce pays, de même que leur formation antérieure, ont été la cause de résultats si louables et permanents, non seulement pour eux-mêmes mais pour toute la nation.

REMARQUES GÉNÉRALES.

Il n'y a aucun rapport à faire sur les arrivages des enfants venant de la Grande-Bretagne, puisque ce mouvement a été suspendu depuis 1916. Ceci a été fait par suite des dangers qu'offrait la traversée de l'océan, de même que par suite du manque de navires, au cours de la guerre.

Cette année, cependant, on espère que le mouvement sera repris puisque l'on n'a pas cessé de demander des enfants venant de la Grande-Bretagne durant la guerre. Ceci s'applique à toutes les organisations qui s'occupent de l'immigration juvénile.

L'emploi de ces enfants sur les fermes et dans d'autres sortes de travaux par des personnes qui recherchent ces jeunes apprentis ne diminuera pas puisque la demande, cette année, a été aussi grande que d'habitude.

Relevé du nombre d'enfants dont l'émigration au Canada a été effectuée par les principales organisations de la Grande-Bretagne, au cours des dix-neuf dernières années, ainsi que du nombre de demandes inscrites tous les ans à leurs refuges canadiens de réception et de distribution, au cours de la même période.

Exercice.	Enfants émigrés.	Demandes reçues.
1900-1	977	5,783
1901-2	1,540	8,587
1902-3	1,979	14,219
1903-4	2,212	16,573
1904-5	2,808	17,833
1905-6	3,264	19,374
1906-7	1,455	15,800
1907-8	2,375	17,239
1908-9	2,424	15,417
1909-10	2,422	18,477
1910-11	2,524	21,768
1911-12	2,689	31,040
1912-13	2,642	33,493
1913-14	2,318	32,417
1914-15	1,799	30,854
1915-16	821	31,725
1916-17	251	28,990
1917-18	....	17,916
1918-19	....	11,718

Le tableau suivant constitue un registre des enfants soumis à la loi dite «Poor law» qui ont été l'objet d'une inspection directe, tant de ma part que de mes aides. Le classement adopté est tel que le lecteur peut se rendre compte facilement des circonstances dans lesquelles se trouvaient ces enfants lors de nos inspections:

Nombre d'enfants trouvés dans les refuges et leur situation:	
Bonne	819
Passable	23
Laissant à désirer	4
Santé—	
Bonne	833
Passable	7
Laissant à désirer	1
Progrès—	
Bon	786
Passable	47
Laissant à désirer	13
Conduite et caractère—	
Bon	803
Passable	39
Laissant à désirer	4
Garçons relevant de la loi des pauvres, autrefois sous la surveillance de ce ministère, qui se sont enrôlés pour servir outre-mer	156
Tués dans le combat	56
Morts des suites de blessures	7
Blessés ou disparus	12
Décédés	3
Prisonnier de guerre	1
Engagés dans la marine	4
Promus	7
Décorés	4
Revenus au Canada	14
Temporairement perdus de vue	40
Déménagés à une nouvelle adresse	8
Retournés à leur domicile	6
Employés dans les fabriques de munitions	2
Mariages	8
Décès	2
Emigrés aux Etats-Unis	2
Rapports de nature spéciale	7
Nombre d'enfants susceptibles de l'inspection—1er janvier 1918	871
Rapports en double expédition et rapports spéciaux soumis au cours de l'exercice	339
Nombre total d'inspections et de rapports, 1918	1,210

Enfants sous contrat (loi des pauvres)—
Touchant un salaire, 626; total des salaires, $71,704.80.
Age moyen, 16½ ans.
Enfants sous contrat (loi des pauvres) pour la pension, le vêtement et l'instruction, ne gagnant aucun salaire, 210; âge moyen, 13·84 ans.

Mémoire concernant mes inspections des registres de refuges de réception et de distribution.

Toutes les organisations qui s'occupent de l'émigration des enfants et qui ont des refuges de distribution au Canada, maintiennent un système régulier de visites annuelles, et souvent à intervalles plus rapprochés, à chaque enfant mis en apprentissage chez des cultivateurs et autres. Les dossiers de chacun de ces enfants sont mis à la disposition de l'inspecteur pour un fonctionnaire de ce ministère.

L'inspection de ces dossiers a donné lieu à des résultats fort avantageux. Il n'y a relativement que peu d'enfants chez lesquels on pourrait rencontrer des imperfections, constater des causes d'inaptitude, etc., et dans presque chaque cas, avec le temps, les progrès accomplis ont été de nature à faire disparaître les objections ou les raisons de mettre en doute l'espérance de faire du sujet un excellent citoyen du Canada. Il n'y a eu relativement qu'un petit nombre de déportations d'enfants aux vieux pays, et ces déportations ont été effectuées par les sociétés, de plein gré, sans tarder, plutôt que de suivre le procédé légal ordinaire concernant les déportations.

Ces organisations ont envoyé au Canada au delà de 73,000 enfants, et à l'heure actuelle on compte au moins 6,000 de ces jeunes émigrés qui sont encore sous surveillance, et les rapports à leur sujet ont exigé un examen attentif, et souvent approfondi et prolongé. C'est la seule surveillance des refuges que le gouvernement exerce et c'est tout ce que l'on a jugé nécessaire; les rapports soumis sont assez complets pour qu'on ait lieu de s'y rapporter en toute confiance, et contiennent tous les détails voulus.

Le but principal de notre inspection des rapports de refuges vise à se renseigner sur la santé, la conduite, le traitement et les progrès de chaque enfant.

Santé.—Nous sommes heureux de constater que, règle générale, les enfants jouissent d'une excellente santé; cet état de choses est attribuable en grande partie aux dispositions générales sous le régime desquelles l'enfant émigre. L'examen médical se fait avec beaucoup de soin, et on retient en Europe ceux des enfants qui ne sont pas sains de corps et d'esprit. J'ai observé peu de cas de mauvaise santé.

Département.—On reçoit ces enfants que l'on doit former, à un âge peu avancé et ils sont l'objet de règlements sévères en ce qui a trait à la conduite, l'hygiène et à leur entourage favorable; il en est de même pour l'enseignement sérieux de la religion et le respect qu'ils doivent avoir pour la vérité, la sobriété et une vie réglée, le but visé étant de leur inculquer dès le début des inclinations durables.

Les enfants sont plus ou moins portés à se ressentir de l'influence de leur nouvel entourage et il nous arrive souvent de constater que le cultivateur ou autre patron semble parfois ne pas se rendre compte de sa responsabilité. Malheureusement, nous avons eu des cas où l'éducation première des enfants a été gâtée de cette façon. Lorsque les mauvaises influences sont manifestes, les refuges ont été forcés de résilier le contrat. Règle générale, les cas de ce genre me sont signalés, et on retire sans tarder l'enfant de pareils milieux.

Je suis heureux de constater que pour la plupart, ces enfants ont soutenu une réputation enviable au point de vue du caractère et de la conduite.

Traitement.—Dans l'ensemble, ces enfants sont bien traités par les beaux-parents, si on peut les appeler ainsi. Pour une forte majorité ce sont des enfants sans parents qui leur deviennent très attachés et les tiennent en haute affection. D'autres, qui les recherchent seulement dans le but de leur servir d'aides,

bien que la plupart appartiennent naturellement à cette catégorie—et qui s'en occupent peut-être moins qu'ils pourraient le faire, constituent une majorité dont un petit nombre ne se rendent pas responsables dans une certaine mesure de l'avenir de l'enfant et ne s'efforcent pas de le traiter d'une manière raisonnable.

Dans le cas d'enfants de bas âge on prend des mesures pour leur faire fréquenter l'école, et les autorités locales ont sagement ordonné aux instituteurs et autres de faire régulièrement rapport sur les progrès de chaque enfant en particulier.

Le but général visé dans l'inspection minutieuse des rapports individuels était, non seulement de suivre de près les travaux des divers refuges mais de leur démontrer que le département a l'intention bien arrêtée de ne pas perdre de vue l'importance de cultiver les aptitudes générales de tous les enfants amenés au Canada, et on voit fort bien à quel point se ressent par la suite la qualité de l'œuvre que poursuivent les diverses organisations dans ce domaine de l'émigration, non seulement en ce qui concerne la classe d'enfants émigrés et de leur adaptabilité à la vie canadienne, mais en vue de placer ces enfants dans des conditions telles qu'approuve le gouvernement.

Le relevé qui suit indique le nombre de demandes reçues aux diverses agences pour des enfants au cours de l'exercice qui vient de se terminer.

Société ou agence—	Demandes reçues pour des enfants.
Refuges du Dr. Barnado, Toronto et Peterborough, Ontario et Winnipeg, Manitoba	6,698
Mlle Macpherson, Stratford	438
M. J. W. C. Fegan	300
National Children's Home and Orphanage, Hamilton	995
M. Quarrier's, «Fairknowe» Home, Brockville	492
Mde Birt, Marchmont Home, Belleville	399
Mde Smyley, «The Combe,» Hespeler	50
The Catholic Emigration Association, St. George's Home, Ottawa	1,886
The Church of England Waifs and Strays Society, Sherbrooke, P.Q	60
M. J. T. Middlemore, Halifax, N.E	150
Agence de l'Armée du Salut, Toronto, Ontario, et Montréal, P.Q	250

Sans le moindre doute, le succès de cette œuvre est attribuable aux conditions avantageuses qui existent au Canada dont le territoire illimité et les vastes ressources ont permis l'absorption et l'assimilation des enfants et leur fournissent d'excellents moyens pour mettre à profit ces énergies nouvelles.

RAPPORT DE W. J. WHITE, INSPECTEUR DES AGENCES AUX ETATS-UNIS.

OTTAWA, 1er avril 1919.

MONSIEUR,—Au cours des derniers six mois de l'exercice écoulé de nombreuses influences ont contribué dans une certaine mesure à entraver l'affluence des colons des Etats-Unis au Canada et à en réduire le nombre à un chiffre inférieur à ce que nous aurions eu lieu de prévoir s'il en eut été autrement.

Au nombre de ces facteurs adverses citons la restriction imposée sur le déplacement, à des points situés en dehors des Etats-Unis, de personnes du sexe masculin agées de 21 à 45 ans et la mise en vigueur du *Draft Act* qui a empêché le déplacement de tous les hommes de cette catégorie à moins d'une permission spéciale, généralement fort difficile à obtenir.

Ce sont les gens de cette catégorie dont s'occupent tout spécialement nos agents.

La conscription a enlevé d'entre les rangs de nos colons d'intention de nombreux jeunes, qui, avec leurs familles, avaient déjà fait des arrangements en vue d'émigrer au Canada. Ces familles se sont trouvées divisées et pour le moment, perdues pour nous. Toutefois, les archives du département font voir qu'un certain nombre d'excellents colons sont entrés au Canada pendant cette période, plusieurs ayant obtenu un congé temporaire. Ils profiterent de cette permission pour explorer le pays et faire un choix afin d'être prêts le jour où il leur serait permis d'émigrer définitivement; d'autres durent obtenir la permission de séjourner en permanence. C'était un retour aux conditions survenues vers l'époque où les Etats-Unis entrèrent dans la guerre, mais la situation s'était maintenant aggravée à cause des règlements sévères qui s'imposaient pour accroître l'effectif de contrat de ce pays.

On ne s'est pas intéressé moins vivement au Canada que par le passé et bien que les résultats semblent disproportionnés à l'effort donné, nos agents n'en sont aucunement découragés, car les raisons leur sont connues. Ils savaient qu'aussitôt la situation modifiée dans la guerre mondiale, ils ne tarderaient pas à voir la récompense de leurs travaux. Ils poursuivaient leur programme de propagande et ils n'étaient pas sans se rendre compte de l'intérêt qu'ils avaient provoqué. Cet intérêt allait grandissant et pour cette raison ils étaient satisfaits. Ils ne cessaient de signaler dans leurs rapports que partout où ils étaient allés ils avaient constaté un plus fort courant de sympathie pour le Canada. La guerre et cette circonstance que le Canada et les Etats-Unis luttaient côte à côte ont été des influences des plus étonnantes pour le rapprochement plus étroit entre les deux pays, et les demandes de renseignements sur le Canada se sont faites plus nombreuses qu'à aucune autre époque antérieure.

Pendant tout l'exercice on a poursuivi une campagne de publicité aussi vigoureuse que par le passé; on a distribué des imprimés à des milliers de requérants; nos agents ont parcouru les districts où on comptait pouvoir recruter des colons, et enfin on continua par tous les moyens légitimes de maintenir et de stimuler l'intérêt vis-à-vis du Canada.

Un autre facteur qui a contribué à diminuer le nombre des entrées au Canada, comparativement à celles de certaines années, a été la réserve de certaines régions de homesteads à l'intention des vétérans. Ceci a eu pour effet momentané de diminuer l'enthousiasme d'un grand nombre de colons d'intention. On ne pouvait plus tirer un avantage efficace de cette invitation que l'on faisait de venir au Canada pour y prendre un homestead; cependant nous avons constaté qu'un grand nombre avaient profité des avantages qu'offrent certains districts où les homesteads étaient en disponibilité pour d'autres que des vétérans.

Même sans la guerre et la réduction aussi sensible de nos concessions des terres gratuites, nous n'aurions pu nous attendre à cette suite ininterrompue de convois de colons et de leurs effets que nous voyions en 1910 et en 1911, alors que nous disposions d'un nombre presque illimité de homesteads en faveur des colons. A cette époque, un colon pouvait descendre du convoi dans presque tous les districts des trois provinces, parcourir quelques milles et obtenir ses 160 acres. Aujourd'hui, il ne saurait en être ainsi. Le homestead pris par le colon d'alors vaut de $25 à $50 l'acre, et le propriétaire est devenu un homme à l'aise. Maintenant une forte somme de nos efforts consiste à voir l'individu qui a vendu sa ferme dans son état même à un prix variant entre $200 et $300 l'acre et à l'engager à émigrer au Canada où il pourra se procurer trois ou quatre acres, ou plus, à un prix moins élevé que ne lui a rapporté la vente de son bien, et où il trouverait une terre tout aussi fertile que celle qu'il quitterait. Il y a encore assez de terre au Canada pour des milliers de gens de cette catégorie, mais naturellement il faut maintenant acheter cette terre. Nous ne verrons pas affluer les colons au Canada en aussi grand nombre qu'en 1910-11, mais

d'un mois à l'autre nous verrons un mouvement soutenu de cette classe de colons qui arrivent avec des fonds dans le but d'acheter. Notre correspondance confirme cette assertion. Il est à souhaiter que la hausse constante du prix des terres aux Etats-Unis ne poussera pas nos gens à augmenter le prix des biens-fonds en vente de façon à retarder le mouvement que nous prévoyons en toute confiance.

Les derniers six mois de l'exercice nous ont démontré que ce qui paraissait être un effort resté sans résultat de la part de nos agents au cours des premiers jours de la guerre, était tout autre chose. Bien que le résultat n'ait pas été aussi prompt que nous l'avions souhaité avec la cessation des hostilités, on comprend facilement la chose aujourd'hui pour peu que l'on fasse un retour sur le passé.

La signature de l'armistice en novembre n'a pas été suivie du mouvement vers le Canada que nous espérions; cependant, cet espoir était fondé sur d'excellentes raisons. La saison avancée a été un obstacle, malgré tout l'enthousiasme d'un grand nombre qui désiraient émigrer. Il y avait en outre, au pays, l'intérêt qu'éveillaient chez les gens les préparatifs à faire en vue du retour des troupes, auquel on devait s'attendre d'un moment à l'autre. Tout de même, nous en avons recruté un bon nombre, comme l'attestent les rapports, et nous avions cette satisfaction d'avoir fait un travail à l'avance qui nous dédommagerait amplement des labeurs de l'exercice. Nos espérances sous ce rapport n'ont pas été déçues. En janvier, février et mars, le courant d'émigration vers l'Ouest canadien était plus accentué qu'il ne l'avait été depuis des années. Ces nouveaux arrivants constituaient pour ainsi dire une avant-garde de la grande affluence que nous pouvons en toute confiance prévoir au cours de 1919-20. Ces groupes se composaient de colons abondamment pourvus de fonds destinés à l'achat des terres au Canada, et en bien faible partie à la spéculation. A leurs yeux ces terres offraient un avantage, car en les mettant en valeur productive ils en feraient des terres aussi rémunératrices que celles qu'ils avaient vendues dans leur état d'origine à des prix trois ou quatre fois supérieurs à ce que leur coûtaient les terres du Canada.

Une des meilleures preuves de la catégorie supérieure des colons réside dans la forte demande de terres à acheter et dans l'augmentation raisonnable qui s'en est suivie du prix obtenu par les propriétaires canadiens.

Pendant l'exercice, nos agents ont déployé leur activité dans ce domaine. Les méthodes adoptées n'étaient pas toutes semblables, mais le plan d'ensemble de la campagne était uniforme. Les méthodes variaient avec les différents districts, et la plupart du temps l'agent s'en rapportait à son propre jugement pour la réalisation du projet adopté, car connaissant à fond son territoire, il savait quels moyens étaient les plus propres à atteindre le but visé dans cette région.

Aux diverses expositions tenues par tous les états, on installa des étalages de grains, racines, fruits et légumes cultivés au Canada. A ces expositions, on distribua des imprimés; les visiteurs recherchaient cette littérature, et à en juger par le soin qu'ils en prenaient, les gens s'y intéressaient vivement. Pendant la durée de la guerre, nous n'avons pas eu les mêmes avantages qu'avant cette période, et nous n'avons pu profiter des invitations qui nous étaient offertes d'exposer les produits du Canada.

Nous rendant compte de l'intérêt profond et grandissant qui existe aux Etats-Unis et assurés que nous sommes d'être bien accueillis presque partout, je crois que le temps est opportun de faire davantage aux expositions. Sous peu, je prendrai la liberté de soumettre un mémoire sur les endroits où l'on pourrait exposer profitablement. Plusieurs commissions d'expositions nous ont assuré qu'elles verraient d'un bon œil les expositions du Canada au nombre de leurs principales

attractions. Ces assurances nous viennent d'états où nous n'avons jamais exposé ainsi que de commissions qui, à un moment, ne croyaient pas à propos de permettre au Canada d'exposer.

Notre propagande de publicité a été conduite avec beaucoup de soin, et les mediums utilisés se trouvaient parmi les meilleurs journaux agricoles et les hebdomadaires de premier ordre.

«Canada West» notre annuaire bien connue, qui contient de la matière absolument inédite tous les ans, a été publiée à grand tirage. Il a été très recherché, mais nous avons pu suffire à la demande.

En parlant du Canada et de ses ressources, notamment celles de l'agriculture, je n'hésite pas à dire que, grâce au zèle des agents, à l'aide de la littérature, de la publicité, des conférences et des expositions, il y a maintenant une sphère d'action qui a fait connaître le Canada par tous les Etats-Unis à un degré que n'aurait pu atteindre aucun autre procédé.

Dans les écoles des Etats-Unis, le Canada est aujourd'hui l'objet d'un enseignement plus étendu que jamais. Il fut un temps où tout ce que l'on apprenait au sujet du Canada se résumait à ses glaciers, à la sauvagerie de ses naturels et on disait que règle générale, le blanc ne pouvait y subsister. On n'enseigne plus ces erreurs aujourd'hui, et les géographies ont été revisées en conséquence. Les illustrations y représentent des champs de blé, des scènes d'exploitation minière, des vergers et des riantes demeures, tandis que la matière à lire est destinée à apprendre à l'élève que dans le pays limitrophe vit un peuple aussi heureux et satisfait qu'ils le sont, qui jouit des mêmes privilèges et vit dans un entourage qui le rapproche d'eux-mêmes sous ce rapport.

Il n'est pas trop tôt de prédire ce à quoi on peut s'attendre au cours du prochain exercice. Je vois déjà une excellente classe de colons qui aident à combler les vides dans les districts de colonisation plus anciens et qui pénètrent dans de nouvelles régions, pour y provoquer la plus-value des terres; je prévois une disposition générale à accentuer davantage l'état de choses avantageux qui caractérise aujourd'hui l'Ouest dans toute son étendue. J'appuie principalement ces prédictions sur les faits qui précèdent, lesquels établissent qu'aux Etats-Unis le prix des terres s'accroît à un point tel qu'un propriétaire peut vendre à un chiffre avantageux et racheter une autre terre également bonne à un dixième du prix. En même temps que le prix de vente des terres, le prix de location, je crois, s'est aussi accru, et le locataire considère qu'à raison de $12 à $15 l'acre et quelquefois plus, la situation n'offre aucun avantage et il se met à la recherche d'un nouveau foyer. Les terres à bon marché de l'Ouest canadien constituent une attraction.

Nous ne verrons peut-être pas tout l'avantage de notre travail avant les derniers jours de 1919, mais j'ai bon espoir en un mouvement soutenu qui se dessinera au cours de l'été et pendant les premières semaines de l'automne, et cette affluence ira s'accentuant.

Ce n'est pas seulement dans les villes de l'Ouest que le Canada attire les gens. Dans certains états de l'Est, et notamment dans la Nouvelle-Angleterre, on constate que l'intérêt se concentre beaucoup sur les provinces de l'Est et les provinces Maritimes. Québec aura un grand nombre de nouveaux citoyens au cours de l'année, de même que le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Ecosse, tandis que les parties septentrionales de l'Ontario bénéficieront largement du travail effectué par le département de l'Immigration. Dans l'Ohio et l'Indiana, on s'intéresse aux terres d'Ontario, et je ne serais pas étonné de voir un courant d'émigration dans ces états au cours du prochain exercice.

CANADA

RAPPORT

DU

MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS

CONCERNANT LES CONSTRUCTIONS SOUS SON CONTRÔLE

POUR

L'EXERCICE TERMINÉ LE 31 MARS 1919

Soumis conformément aux prescriptions du chapitre 39, article 34, des Statuts revisés du Canada.

IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT



OTTAWA
J. DE LABROQUERIE TACHÉ
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1920

[N° 19—1920.]

A Son Excellence le duc de Devonshire, C.J., C.P., G.C.M.G., G.C.O.V., etc., etc., etc.,
Gouverneur général et Commandant en chef du Dominion du Canada.

J'ai l'honneur de présenter à Votre Excellence le rapport annuel du ministère des Travaux publics du Canada pour l'exercice terminé le 31 mars 1919.

J'ai l'honneur d'être,
de Votre Excellence,
le très obéissant serviteur,

A. L. SIFTON,
Ministre des Travaux publics.

OTTAWA, le 27 septembre 1919.

SOMMAIRE.

INDEX ALPHABÉTIQUE DU RAPPORT

Localités, etc. — Page.

Localités, etc. — Page.

RAPPORT

DU

SOUS-MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS

POUR

L'EXERCICE FINANCIER TERMINÉ LE 31 MARS 1919.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS DU CANADA.

OTTAWA, le 25 septembre 1919.

A l'honorable ARTHUR L. SIFTON,
Ministre des Travaux publics,
Ottawa, Ont.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport du ministère des Travaux publics pour l'exercice financier terminé le 31 mars 1919.

DÉPENSES.

Les dépenses totales du ministère pendant l'exercice financier 1918-19, pour la construction, l'entretien et l'exploitation des différents ouvrages publics, se sont élevées à $21,395,500.45, dont $8,492,503.87 ont été portés au compte de guerre. Ces dépenses se répartissent comme suit:

Ports et rivières	$ 3,181,348 90
Dragage, outillage, etc	677,500 29
Glissoirs et estacades	56,168 70
Ponts et chaussées	7,466,679 35
Lignes télégraphiques	789,883 40
Divers	706,463 73
	$12,902,996 58
Dépenses chargées au compte de Guerre et non comprises dans l'état ci-dessus	8,492,503 87
Grand total	$21,395,500 45

On remarquera que les dépenses ordinaires du ministère accusent une diminution d'environ un million et demi de dollars sur celles de l'exercice précédent; ce résultat est la suite de la politique d'économie suivie strictement pendant toute la durée de la guerre. Au cours des quatre dernières années, les dépenses du ministère ont été réduites du montant énorme de $16,380,320.24. Les déboursés avaient atteint, en 1915, le chiffre de $29,283,316.82.

RECETTES.

Les recettes de l'année se montent à $530,482.61 et proviennent des sources suivantes:

Glissoirs et estacades	$ 16,763 45
Bassins de radoub	72,428 04
Loyers	101,664 28
Lignes télégraphiques	231,331 65
Recettes casuelles	108,295 19
Total	$530,482 61

C'est une augmentation de $188,990.77 sur les chiffres de l'année dernière; les principales augmentations ont eu lieu sous les titres "Bassins de radoub", "Lignes télégraphiques" et "Recettes casuelles", tandis que les recettes des "Glissoirs et estacades" sont tombées de $26,187.92, en 1917-18, à $16,763.45, en 1918-19, une différence de $9,424.47. Les ouvrages de la rivière Petawawa ont rapporté $3,863.36 en 1917-18, tandis que l'an dernier il ne s'est pas flotté de bois du tout sur cette rivière. La rivière Noire, en chiffres bruts, ne nous a donné cette année qu'un tiers de ce qu'elle avait produit en 1917-18.

Les trois dernières années ont été particulièrement infructueuses pour l'industrie du bois de sciage. Non seulement l'eau s'est maintenue très basse dans les rivières et a ainsi rendu le flottage du bois difficile et dispendieux, mais le coût de la main-d'œuvre a augmenté très rapidement, et, comme les meilleurs ouvriers de cette industrie étaient partis pour la guerre, malgré la grande augmentation des gages, les résultats n'ont pas été égaux au coût additionnel de la production. En plus, le coût des provisions a été un item très sérieux. Les statistiques du ministère indiquent que le coût de la nourriture d'un homme dans les bois était, l'hiver dernier, de quatre-vingt-douze cents, soit environ cent cinquante pour cent de plus qu'en 1914. On peut objecter que les prix obtenus pour le bois scié compensaient amplement pour l'augmentation du coût de la production; cela aurait peut-être été vrai si l'on avait pu trouver un marché pour l'écouler, mais c'est un fait reconnu qu'en 1916, 1917 et 1918, il n'y avait aucun bateau disponible pour le transport du bois outre-mer et, le coût de la main-d'œuvre et des autres matériaux ayant augmenté si rapidement, la construction fut tellement restreinte qu'il n'y eut plus qu'un infime débouché au Canada ou aux Etats-Unis, tandis qu'on ne pouvait davantage faire d'expéditions de bois à l'Amérique du Sud. Lorsqu'on considère tous ces faits, il n'est pas surprenant que le nombre de pièces de bois flottées sur la rivière Ottawa au cours de l'année dernière ait été le plus petit qu'on ait encore enregistré. La quantité de bois de pulpe a cependant presque doublé celle de l'année dernière, ce qui contre-balance le déficit.

Les bassins de radoub ont rapporté $15,943.88 de plus que l'an dernier. Un seul bateau—un navire japonais, le *Canada Maru,* de 5,760 tonnes—a été dans le bassin de radoub d'Esquimalt, C.-B., du 16 septembre 1918 au 11 janvier 1919, une période de 100 jours de travail, et a payé de ce fait $17,170.60. C'est le plus gros montant qui ait encore été payé par un seul bateau à marchandises depuis que ce bassin est en opération.

Vers la fin de la dernière saison, un certain nombre de bateau appartenant à la Commission d'expéditions maritimes des Etats-Unis, qu'on voulait rendre à la mer

avant la clôture de la saison de navigation sur le Saint-Laurent, a tenu le bassin de radoub de Lévis très occupé, à partir du commencement de décembre 1918. Ce bassin fut ainsi employé jusqu'au 22 décembre 1918, la date la plus tardive qu'on ait encore vue.

L'augmentation de $26,454.22 dans les recettes des lignes télégraphiques provient principalement des provinces de l'ouest. Les lignes de l'Alberta y ont contribué pour $4,785.17; celles de la Colombie-Britannique pour $8,042.63 et celles du Yukon pour $12,313.71. Cette augmentation est principalement due aux travaux de la Commission impériale des munitions, sur l'île de la Reine Charlotte, pour la production de l'épinette employée dans la construction des aéroplanes.

La forte augmentation des recettes casuelles est principalement attribuable à la vente de certaines parties de l'outillage, de vieux édifices d'immigration inutilisés et de vieux fer, ainsi qu'au louage de certaines dragues que le ministère n'employait pas l'an dernier.

De 1845 à 1854, les recettes des glissoirs furent perçues par le ministère des Douanes. En 1855, la perception en fut transférée au ministère des Terres de la Couronne. En 1867, lors de la Confédération, ces droits ayant cessé de faire partie du revenu provincial, on en transféra la perception au ministère du Revenu de l'Intérieur. En 1868, un nouvel arrangement fut conclu, par lequel le bureau des Terres de la Couronne, à Ottawa fut continué comme un bureau fédéral, qui percevait aussi les droits des glissoirs et des estacades pour les trois gouvernements, qui payaient chacun une part égale des dépenses du bureau. Le 19 août 1889, un arrêté en conseil plaça la perception de ces droits sous le contrôle du ministère des Travaux publics. En avril 1895, la perception des recettes des bassins de radoub et des écluses fut placée sous la charge du percepteur du revenu. La perception des loyers ne commença qu'en 1902, et augmenta rapidement avec l'acquisition des propriétés des rue Sussex et Wellington. Le 27 avril 1909, la perception des loyers accordés par le ministère, et qui avait été faite auparavant par le ministère du Revenu de l'Intérieur, fut transférée au ministère des Travaux publics.

PORTS ET RIVIÈRES.

Les dépenses totales de cette division du ministère ont été de $3,181,348.90, soit une diminution de $2,370,425.07 sur les déboursés de l'année dernière.

Les différents ouvrages qui ont été parachevés au cours de l'année sont les suivants:

Nouvelle-Ecosse.—Battery-Point, prolongement du brise-lames du côté sud; McKay's-Point, reconstruction d'une partie du brise-lames; Margaree, un brise-lames; Meteghan, des réparations au quai.

Ontario.—Bayfield, renouvellement de la jetée du sud; Cobourg, réparations à la jetée de l'est; Port Burwell, réparations à la jetée; Port Stanley, prolongement du brise-lames.

Colombie-Britannique.—Esquimalt, quai pour l'approvisionnement des bateaux en charbon; Squirrel Cove, un petit quai flottant; Vancouver, un système d'extinction automatique des incendies dans les hangars du quai; un hangar sur le côté ouest.

Les ouvrages suivants étaient en cours de construction à la fin de l'exercice financier:

Nouvelle-Ecosse.—Chimney Corner, un quai; Halifax, un mur de soutènement et du dragage dans le bassin nord du quai du Roi; Inverness, un prolongement du brise-lames et du dragage; Lower Kingsburg, un brise-lames, une cale de halage et un hangar.

Nouveau-Brunswick.—Back Bay, renouvellement du quai; Saint-Jean, un prolongement du brise-lames de la baie Courtenay, du dragage et un bassin de radoub; Tynemouth Creek, reconstruction de la pile de l'ouest.

Québec.—Le bassin de radoub Champlain; Laprairie, améliorations à la digue; Verchères, un quai.

Ontario.—Burlington, réparations à la jetée; Cobourg, réparations à la jetée Langevin; Toronto, travaux du havre.

Saskatchewan.—Sutherland, système d'alimentation de l'eau.

Colombie-Britannique.—Esquimalt, un quai pour le chantier maritime; rivière Fraser, ouvrages de protection de la jetée; Hardy Bay, construction d'un quai flottant; New Massett, un quai; Victoria, un hangar sur la jetée n° 3.

Lors de l'explosion d'un bateau chargé de munitions, dans le havre d'Halifax, en décembre 1917, le bassin de radoub construit par la *Halifax Graving Dock Co., Ltd,* en 1889, ainsi que les hangars de réparation et l'outillage s'y rattachant, furent pratiquement détruits. En vue de la grande importance du port d'Halifax comme base navale servant aux vaisseaux de guerre de toutes espèces et aux transports de Sa Majesté et des alliés, ainsi que de rendez-vous pour les bateaux des convois, il était urgent, comme mesure de guerre, qu'on rétablisse dans le plus court délai possible, toutes les facilités pour les réparations des vaisseaux de guerre et des autres bateaux. A cette fin, un arrangement fut conclu avec les propriétaires du bassin, par lequel ils s'engagèrent à le reconstruire et à fournir la somme de $110,000, provenant des assurances pour défrayer partiellement le coût des travaux; le gouvernement consentait de fournir les montants additionnels requis pour la reconstruction, sous forme de subsides et la compagnie déchargeait le gouvernement de toute responsabilité pour l'entretien et la mise en activité du bassin. Cependant, les progrès faits par la compagnie dans la reconstruction n'étant pas satisfaisants et comme il était de plus en plus urgent que le port d'Halifax fut restauré à son ancien status de base navale et de rendez-vous, le gouvernement prit des mesures pour se rendre propriétaire du bassin de radoub.

Dans le même temps, une nouvelle compagnie fut organisée sous le nom de *Halifax Shipyards, Limited,* pour la construction et la réparation des bateaux sur une grande échelle et d'après les méthodes les plus modernes. Cette compagnie fit l'acquisition d'une propriété contiguë au bassin de radoub, qui appartenait auparavant à la raffinerie de sucre Acadia, et commença la construction de trois cales d'une grandeur suffisante pour qu'on y bâtisse des bateaux en acier d'environ dix mille tonnes. Le premier de ces bateaux, qui sont les plus considérables qui aient été construits au Canada jusqu'ici, sera prêt à prendre la mer vers le mois de septembre 1920, malgré que le contrat accorde à la compagnie jusqu'au 17 janvier 1921. Le besoin de tonnage

additionnel était tellement urgent, qu'on jugea dans l'intérêt public de louer la propriété du bassin de radoub à la *Halifax Shipyards, Limited,* pour qu'elle le développe en même temps que sa nouvelle entreprise. Cette transaction fut autorisée par un arrêté en conseil en date du 10 juin 1918, et la propriété en question fut louée à la *Halifax Shipyards, Limited,* pour la période d'un an, à raison de $62,500; ce bail se continuera d'année en année aux mêmes conditions. La compagnie s'engage à acheter la propriété pour le montant de $1,250,000, en aucun temps pendant la durée du bail, sur un avis du ministre des Travaux publics, donné par écrit, trente jours à l'avance.

DRAGAGE.

Au cours du dernier exercice financier, un montant de $677,500.29 a été dépensé pour du dragage, ce qui est $728,337.87 de moins que pour l'année précédente.

Cette diminution indique les efforts du ministère en vue de réduire les dépenses à cause de la guerre; trente-huit des bateaux de dragage du ministère ne furent pas employés et purent être mis à la disposition des autres ministères qui les utilisèrent pour leur travail. Les steamers *Helena, Canso* et *Speedy* furent employés par le ministère du Service Naval et le *Lisgar* par les Douanes. Les remorqueurs *Point Ellice* et *Point Grey* furent employés par la Commission Impériale des Munitions, au travail de la production de l'épinette destinée à la construction des aéroplanes.

D'autres bateaux, dont les différents ministères n'avaient pas besoin, furent loués à des particuliers, ce qui rapporta un profit considérable au gouvernement.

Les dépenses pour l'entretien de l'outillage de dragage furent réduites au minimum conséquent avec un service efficace et économe. Aucun nouveau bateau ne fut acheté ou construit; une drague et un remorqueur qui étaient trop vieux pour donner un bon rendement furent démolis.

On ne fit du dragage qu'aux endroits où c'était absolument nécessaire et urgent. L'amélioration du chenal principal du fleuve Saint-Laurent, dans le lac Saint-Louis, a été continuée et le chenal est maintenant en bonne condition.

Les havres de Port Stanley et Port Burwell, Ontario, furent entretenus dans l'intérêt du trafic considérable de charbon qui se fait à ces endroits et qui est une source importante de revenu pour le gouvernement.

Un espace de terrain fut asséché dans le havre de Sydney, N.-E., pour y permettre la construction d'une station pour les ballons captifs et les hydroplanes du service de défense.

Le chenal de Shippigan Gully, qui est d'une grande utilité aux flottilles de bateaux pêcheurs qui passent à cet endroit, a été enfin parachevé.

On a continué les travaux de dragage entrepris à l'embouchure de la rivière Fraser, C.-B., pour y entretenir un chenal navigable.

Le dragage du havre de Fort William, Ontario, a été presque terminé et on le finira conformément au plan original, au cours de l'année prochaine.

A Port Arthur, des progrès très satisfaisants ont été réalisés dans le dragage des bassins des élévateurs Richardson et Grain Growers. Ce travail sera aussi terminé l'année prochaine.

Cinquante-huit rapports spéciaux ont été faits aux ministères de la Marine et du Service Naval, pendant l'année, au sujet du dragage et des changements faits dans les différents ports, afin que les modifications voulues soient faites aux plans et cartes marines qu'on donne aux navigateurs.

Afin d'atteindre encore une plus grande efficacité, différents ministères ayant des connaissances d'une nature spéciale furent consultés lorsqu'il se présentait quelque question de même nature.

Des travaux de dragage ont été faits aux endroits suivants, où les dépenses de ce chef ont été de $10,000 ou plus.

Nouvelle-Ecosse.—North-Sydney (Kelly's Beach) et Yarmouth.

Nouveau-Brunswick.—Cap Tormentine et Shippigan Gully.

Québec.—Lac St-Louis et rivière St-Maurice.

Ontario.—Fort William, Port Arthur, Port Burwell et Port Stanley.

Colombie-Britannique.—Les barres de sable de la rivière Fraser; la rivière Skeena, Steveston et Weedward Slough.

ÉDIFICES PUBLICS.

Le montant dépensé pour la construction, l'entretien et les réparations des édifices publics a été de $7,466,679.35, sans compter les édifices militaires, ce qui est une augmentation de $1,623,390.63 sur les dépenses de l'année précédente. Sur ce montant, $4,199,813.73 ont été dépensés pour la construction et l'amélioration des édifices publics et $3,266,865.62 pour les réparations et l'entretien.

Les édifices suivants ont été parachevés au cours de l'année.

Nouveau-Brunswick.—Bureau de poste de St-Jean, une entrée pour les sacs de la poste.

Québec.—L'édifice public des Trois-Rivières.

Ontario.—Ferme expérimentale d'Ottawa, un édifice d'emmagasinement.

Les édifices suivants étaient encore en construction à la fin de l'année.

Nouvelle-Ecosse.—Ile Lawlor, une bâtisse pour les pompes et le service de l'eau.

Québec.—Grosse-Ile, une bâtisse pour les chaudières, deux granges et une glacière.

Ontario.—Ottawa, un édifice pour le Rétablissement des Soldats dans la vie civile, rue Vittoria; l'édifice Hunter, rue O'Connor, et l'édifice du Parlement.

Le ministère a éprouvé beaucoup de difficultés pour obtenir le charbon nécessaire au chauffage des édifices publics, au cours de l'hiver dernier. A part Ottawa, il y a quatre cent neuf édifices publics à la charge du ministère.

Des soumissions furent demandées par la voie des journaux et par des lettres adressées à tous les marchands du Canada. Ces soumissions furent ouvertes le 6 juillet 1918. Aucune soumission ne fut reçue pour le charbon nécessaire aux édifices publics d'Ottawa et à cent soixante-quatorze autres édifices en dehors d'Ottawa. Dans un grand nombre de cas, les marchands s'abstinrent par crainte de ne pouvoir se procurer le charbon; d'autres déclarèrent qu'ils n'avaient aucun espoir de pouvoir obtenir de l'anthracite, et refusèrent de soumissionner.

La Commission des Achats de guerre délégua, M. A. E. Howard à Washington et aux districts, miniers de charbon anthracite des Etats-Unis, pour essayer de négocier avec les propriétaires des mines l'importation directe d'une quantité de charbon suffi-

sante pour les édifices publics de Québec et d'Ontario, qu'on ne pouvait obtenir par soumission. La rareté du charbon était tellement grande qu'on ne put se procurer que quatre-vingt pour cent de la quantité requise. Cette déduction de vingt pour cent eut réduit dans bien des cas le tonnage à moins d'une charge de wagon. Finalement, on réussit à importer quatre-vingt pour cent du charbon anthracite nécessaire dans la province d'Ontario, prise comme un tout. On procéda à la distribution de ce charbon comme suit: les plus petites villes reçurent la pleine quantité requise. Le reste fut ensuite partagé entre les plus grands centres et du charbon bitumineux dut être utilisé pour combler le déficit. Le ministère de la Milice et de la Défense ordonna l'emploi de charbon bitumineux dans la plupart de ses édifices, ce qui laissa l'anthracite pour les autres édifices publics.

Dans Québec, la situation était encore plus grave. Les contrôleurs locaux du combustible refusèrent catégoriquement d'accorder à aucun édifice plus de soixante-dix pour cent de la quantité d'anthracite ordinairement employée. Cette mesure diminua tellement le tonnage que plusieurs endroits ne purent obtenir une charge minimum de wagon. Finalement on abandonna l'espoir d'obtenir de l'anthracite et du charbon bitumineux fut utilisé. L'emploi de ce charbon causa beaucoup de trouble et de mécontentement, mais, heureusement, l'hiver fut comparativement doux et personne ne souffrit sérieusement.

Dans les provinces Maritimes, on n'obtint que très peu d'anthracite; dans plusieurs cas, les marchands locaux ne purent même fournir de charbon d'aucune sorte. Un marché fut conclu avec la *Dominion Coal Co., Limited,* par lequel elle s'engageait à fournir du charbon bitumineux "tout venant", à $5.00 la tonne, livré à bord des wagons, à Springhill-Junction, N.-E.

Dans le Manitoba, le Saskatchewan, l'Alberta et la Colombie-Britannique, du charbon canadien fut employé, excepté à deux ou trois fermes expérimentales et stations forestières où de l'anthracite était absolument nécessaire. Des efforts persistants réussirent à obtenir ce charbon des marchands locaux.

La douane, le paiement du fret, du déchargement et du charroi du charbon imposèrent aux gardiens des édifices des charges auxquelles ils n'étaient pas habitués. En somme, ils accomplirent leurs devoirs d'une manière prompte et satisfaisante.

Dans les villes où la quantité requise était moindre qu'une charge minimum de wagon, les concierges des édifices furent autorisés à acheter le charbon des marchands locaux au même prix que les autres consommateurs. Dans tous les cas, ils réussirent; dans la province d'Ontario il y avait dix-sept villes de cette catégorie; dans les provinces Maritimes, neuf; dans Québec, treize; dans le Manitoba, quatre; dans la Saskatchewan, deux; dans l'Alberta, treize; dans la Colombie-Britannique, six.

Le prix fixé pour l'anthracite importé par la Commission des achats de guerre varia de $4.80 à $5.55 pour le charbon "egg", de $5.05 à $5.80 pour le "stove" et de $5.15 à $5.90 pour le "nut", par tonne de 2,240, à bord des wagons, aux mines. En tout la Commission a importé 20,039 tonnes de charbon pour le ministère.

HÔPITAUX MILITAIRES.

Avant le 1er avril 1918, la construction et l'équipement des hôpitaux militaires étaient sous la direction de la Commission des Hôpitaux Militaires. Comme la divi-

sion de la construction s'était développée considérablement, on décida de la transférer sous le contrôle de l'architecte en chef du ministère des Travaux publics.

Ce changement fut autorisé par l'arrêté du conseil n° P.C. 433, et, le 1er avril 1918, le personnel, les plans et les documents sont passés au ministère des Travaux publics.

Alors, le ministère de la Milice fournit une liste énumérant tous les travaux en voie de construction avec les additions projetées; ces édifices devaient être construits dans les différentes villes du Dominion et on comptait avoir 8,501 lits de plus, au coût additionnel de $5,292,000. En plus la Commission des Hôpitaux Militaires transféra au ministère des Travaux publics la somme de $1,723,380.14, ce qui donna une somme totale de $7,015,380.14 pour les hôpitaux militaires.

Les hôpitaux militaires suivants ont été terminés au cours de l'année:

Nouvelle-Ecosse.—L'infirmerie de Rockhead, qui est une addition à l'hôpital actuel.

Nouveau-Brunswick.—Fredericton, changements et additions à l'ancien Hôtel du gouvernement; St-Jean, changements au manège militaire et à l'hôtel Martello.

Ontario.—Burlington, acquisition et amélioration de Brant House et construction de deux édifices; Kingston, hôpital Sydenham; London, les édifices de l'hôpital Westminster.

Manitoba.—Winnipeg, huit édifices ont été construits au parc Tuxedo.

Alberta.—Edmonton, transformation du collège Alberta; Strathcona, agrandissement de l'hôpital civique; Wetaskiwin, changements faits à l'hôtel.

Colombie-Britannique.—Esquimalt, changements et améliorations aux édifices du gouvernement; Resthaven, changements à l'édifice du Country Club; Vancouver, des changements furent faits à l'école Shaughnessy et à l'institution Fairmont.

Les hôpitaux militaires suivants étaient encore en construction à la fin de l'exercice financier.

Nouvelle-Ecosse.—Hôpital Camphill.

Ile du Prince-Edouard.—Charlottetown, addition au vieil hôtel du gouvernement et construction d'un nouveau pavillon.

Québec.—Ste-Anne de Bellevue.

Ontario.—London, cinq édifices additionnels à l'hôpital Westminster étaient encore en construction.

HÔPITAUX DU MINISTÈRE DU RÉTABLISSEMENT DES SOLDATS DANS LA VIE CIVILE.

Les édifices suivants ont été parachevés au cours de l'année:

Nouvelle-Ecosse.—Hôpital Bellevue, des améliorations à un ancien hospice appartenant au gouvernement provincial.

Nouveau-Brunswick.—Riverglade, changements exécutés en 1918, au "Jordan Memorial Sanatorium"; des changements et l'agrandissement de l'hôpital du comté de St-Jean.

Québec.—Deux pavillons au sanatorium du lac Edouard.

Ontario.—Freeport, près de Kitchener, construction d'un pavillon et améliorations au sanatorium; Kingston, un nouveau pavillon au sanatorium Mowat; achat et amélioration du collège St. Andrews; Toronto, deux étages furent ajoutés à l'hôpital orthopédique et plusieurs nouveaux édifices furent construits.

Saskatchewan.—Regina, sanatorium Earl Grey, deux édifices furent construits et une ancienne école a été remodelée.

Alberta.—Balfour, un pavillon a été construit et un ancien hôtel a été amélioré.

Colombie-Britannique.—Des changements ont été faits aux sanatoriums-hôtels Frank et Qualicum.

Les édifices suivants étaient encore en construction à la fin de l'année:

Ile du Prince-Edouard.—North-Wiltshire, le sanatorium Dalton, qui a été prêté au gouvernement.

Un certain nombre d'autres édifices, prêtés ou loués par la Commission des Hôpitaux Militaires, ont été transférés sous le contrôle du ministère des Travaux publics, le 1er avril 1918:

HÔPITAUX MILITAIRES.

Nouvelle-Ecosse.—Hôpital Pine Hill; Sydney, Moxham House et Ross House.

Ontario.—Kingston, hôpital Elmhurst, loué et amélioré; Kingston, deux édifices de l'université Queen's ont été loués et remodelés et un édifice construit; London, des changements ont été faits à l'hôpital général Victoria; Ottawa, un édifice a été prêté, un autre loué et un autre construit au Fleming Home; St. Catharines, l'hôpital Oakhill a été prêté et amélioré.

Manitoba.—Winnipeg, on a emprunté l'hôpital Dear Lodge et on y a fait des changements.

Saskatchewan.—Regina, le collège Episcopal a été prêté afin de servir d'hôpital pour les convalescents.

RÉTABLISSEMENT DES SOLDATS DANS LA VIE CIVILE.

Québec.—Montréal, le collège Loyala et les édifices des Sœurs Grises furent loués et modifiés; Ste-Agathe, l'hôtel "Laurentide Inn" fut modifié et agrandi par la construction de deux ailes (il fut ensuite acheté).

Ontario.—Cobourg, un édifice prêté par le gouvernement d'Ontario fut remodelé et six édifices furent construits; London, on a construit le sanatorium Byron, un édifice pour l'enseignement des métiers et des pavillons; Newmarket, on a remodelé un hôpital appartenant à la société des Amis.

Les baraques suivantes ont été construites au cours de l'année, pour le ministère de la Milice et de la Défense:

Nouvelle-Ecosse.—Baraques temporaires à Halifax.

Nouveau-Brunswick.—Baraques et garage à St-Jean.

Québec.—Baraques à Cove Fields.

Ontario.—Des baraques temporaires à Kingston, London et Toronto.

Alberta.—Une cellule de détention à Calgary.

Colombie-Britannique.—Baraques à Esquimalt.

Les édifices suivants ont été construits pendant l'année, pour le ministère du Service Naval:

Nouvelle-Ecosse.—Un laboratoire d'épreuves à Halifax et des stations navales au passage de l'Est; des stations navales à Sydney.

Colombie-Britannique.—Esquimalt, un collège naval, un édifice de détention et un appareil de chauffage central.

RECONSTRUCTION DE L'ÉDIFICE DU PARLEMENT, OTTAWA.

La construction a progressé régulièrement au cours de l'année dernière et tous les métiers ont marché de pair; il n'y a que l'ouvrage intérieur en pierre et en marbre qui n'a pas avancé aussi rapidement que le reste.

Le plâtrage des quatre étages supérieurs fut terminé vers le milieu de mai et, au commencement de juillet 1919, on a commencé le posage des boiseries au quatrième étage.

La Chambre des Communes, les salles des comités et les corridors principaux, à l'exception du grand hall d'entrée seront terminés et prêts a être occupés, en février 1920.

L'usine du pouvoir, au pied de la rue Cliff, est pratiquement parachvée et le feu fut allumé sous les chaudières, pour la première fois le 10 septembre 1919. A part les édifices du parlement, ce poste de chauffage central fournira aussi la chaleur au ministère du Rétablissement des Soldats dans la vie civile, sur la rue Vittoria, aux édifices de l'Est, de l'Ouest et de la cour Suprême, à l'édifice Langevin et au bureau de poste de la ville.

Les fondations de la tour principale ont été construites et la pierre angulaire en a été posée par Son Altesse Royale le prince de Galles, le 1er septembre 1919. Il est impossible d'obtenir les services d'un assez grand nombre d'artisans habiles pour pousser en même temps l'ouvrage en pierre de la tour et l'ouvrage intérieur en pierre.

Depuis que Son Altesse Royale le duc de Connaught a posé la pierre angulaire de l'édifice, le 1er septembre 1916, il y a eu deux saisons d'hiver pendant lesquelles tout ouvrage à l'extérieur a été suspendu.

Comme la reconstruction de l'édifice du Parlement est sous la direction d'un comité conjoint du Parlement et qu'aucun rapport détaillé des travaux n'est fait ailleurs dans le présent volume, il est à propos de mentionner ici quelques détails.

Lorsque les travaux de maçonnerie furent suspendus pour l'hiver de 1917-18, les murs extérieurs étaient rendus à la hauteur de la corniche principale, et les murs des cours intérieures au niveau du toit; les couronnements n'avaient pas encore été construits. Les quatre tours du côté nord, les tours du pavillon de la façade, les cheminées et les lanternes du toit étaient aussi incomplètes.

Les travaux de maçonnerie furent recommencés en avril 1918 et, à l'exception de la tour principale, toute la maçonnerie extérieure est maintenant complète. L'édifice a été nettoyé et les joints tirés à la fin d'août 1918.

L'ouvrage en acier de structure qui avait été terminé en mai 1917, à l'exception de quelques parties de chambres, etc., peu importantes, a maintenant été complètement parachevé.

La construction des toits à l'épreuve du feu fut continuée pendant le printemps et l'été de 1918 et terminée en août de la même année; la pose de la toiture en cuivre fut terminée en novembre 1918 et les crêtes des toits, les panaches, etc., furent parachevés au printemps de 1919.

Les planchers en tuiles furent faits du 25 septembre 1917 au 18 septembre 1918. Le tringlage et le cloisonnage furent pratiquement terminés à tous les étages, excepté au rez-de-chaussée, où l'on a fait les deux tiers de l'ouvrage.

L'installation du système électrique fut commencée le 17 janvier 1918. Presque tous les conducteurs ont été posés, les boîtes des tableaux de distribution ont été construites, les fils ont été tendus et le tableau de distribution primaire installé. Le tableau de distribution principal a été reçu à l'édifice mais n'a pas encore été posé.

Le plâtrage fut commencé le 1er août 1918. A l'exception de la salle à manger et de la cuisine, le plâtrage est maintenant terminé au premier, au deuxième, au troisième et au quatrième étages. Les chambres de l'extrémité de l'est, au rez-de-chaussée, n'ont pas encore été finies. On espère pouvoir achever ce travail au cours des six prochaines semaines.

Le plancher des bureaux, dans tout l'édifice, à l'exception du plancher de l'étage principal et de certaines parties du rez-de-chaussée a été posé. On a commencé au quatrième étage, le posage du linoléum, le 1er septembre 1919.

Presque tous les parquets en marbre, de l'étage principal jusqu'au haut de l'édifice, ont été complétés, à l'exception des corridors du rez-de-chaussée. Les dados en pierre dans les corridors du deuxième et du troisième étages ne sont pas encore finis; on est actuellement engagé dans les corridors des bureaux, au troisième étage.

Le marbre des chambres de toilette et pour l'emboîtement des radiateurs fait l'objet d'un contrat séparé. Jusqu'aujourd'hui les emboîtements des radiateurs dans la plus grande partie des chambres au premier, au deuxième, au troisième et au quatrième étages, ont été posés. L'ouvrage en marbre dans les chambres de toilette est pratiquement terminé, excepté à l'étage principal et au rez-de-chaussée.

Le posage de la pierre de fini, à l'intérieur, a été commencé, le 17 octobre 1918, dans le couloir de l'ouest et le hall d'entrée des Communes; ce travail a été parachevé dans tout l'étage principal, excepté dans le hall d'entrée principal, les escaliers, le Sénat et le hall du Sénat. On est présentement occupé à finir ces dernières salles et l'on espère que l'ouvrage intérieur en pierre sera fini le 30 novembre 1919. L'ouvrage en pierre des corridors, au premier étage, est terminé, excepté dans les corridors des lanternes du toit du Sénat. Les arches en pierre, etc., des corridors des étages supérieurs ont été parachevées. Dans la Chambre des Communes, le posage de la pierre a été commencé le 22 janvier 1919 et a progressé rapidement.

Le contrat pour la plomberie a été accordé le 20 septembre 1917, et le travail a été continué sans interruptions depuis. L'installation de tous les tuyaux est finie et un grand nombre de garnitures ont été posées. Aussitôt que le marbre aura été posé dans les chambres de toilette, les autres garnitures seront installées.

Le contrat pour l'installation du système de chauffage et de ventilation a été accordé le 25 mars 1918, et les travaux sont pratiquement terminés. Les radiateurs qui ne sont pas encore posés le seront aussitôt que les emboîtements en marbre auront été reçus. L'édifice est maintenant chauffée par l'usine du pouvoir. Comme il était impossible, l'année dernière, d'obtenir des chaudières, à cause des restrictions de guerre,

une bâtisse temporaire fut construite et l'on utilisa des vieilles chaudières pour fournir l'eau chaude temporairement, aux tuyaux permanents de l'édifice; ce système temporaire fut employé pour la première fois en décembre 1918. Le système de ventilation est presque complet; tous les ventilateurs, les purificateurs de l'air, etc., ont été installés et le tout pourra être mis en usage dans le mois d'octobre.

Tous les encadrements en acier et les fenêtres blindées avec du métal ont été posés et vitrés dans tout l'édifice, à l'exception du corridor de la tour.

Les ascenseurs pour les bureaux ont été installés et leurs cabines ont été livrées à l'édifice.

Poste de chauffage central: l'excavation dans le roc, sur la rue Cliff, a été commencée le 8 janvier 1918 et terminée le 29 mai suivant. Les fondations en béton et l'ouvrage de charpente furent construits du 28 mai au 30 octobre 1918. Les travaux de maçonnerie furent commencés le 7 août et terminés le 21 octobre 1918, à l'exception des guérites et des puits de la cour, qui furent construits en mai et juin 1919. La construction de la cheminée fut terminée le 2 novembre 1918. La plomberie et le système électrique sont pratiquement terminés. Les chaudières ont été installées pendant l'été de 1919 et les feux furent allumés pour la première fois le 10 septembre 1919. L'excavation pour le tunnel de chauffage fut commencée à l'extrémité ouest de la rue Vittoria, le 16 avril 1918. Le 9 octobre 1918, le tunnel reliant l'usine du pouvoir à l'édifice du centre et l'édifice du centre à l'édifice de l'est fut terminé.

Pendant toute l'année, on dut faire face à des conditions très instables pour l'emploi de la main-d'œuvre, mais on parvint généralement à maintenir des équipes suffisantes. Les entrepreneurs généraux ont eu à leur service une moyenne de six cent deux hommes.

Au cours de l'année, il y a eu vingt-six assemblées du conseil aviseur, et treize assemblées du comité parlementaire conjoint pour la reconstruction de l'édifice du Parlement.

En plus des contrats mentionnés dans le rapport de l'année dernière, "P. Lyall and Sons, Ltd.", les entrepreneurs généraux de l'ouvrage, ont accordé les sous-contrats suivants depuis le 1er avril 1918, avec l'assentiment du comité parlementaire conjoint.

Le 9 avril, à MM. McFarlane & Douglas, Ltée., d'Ottawa, un contrat pour les encadrements et les châssis recouverts en bronze, à raison de $32,500.

Le 12 avril 1918, à MM. Ahearn & Soper, Ltée, d'Ottawa, un contrat pour les fils et les câbles électriques, au montant de $21,500. Ce contrat était complètement rempli le 31 juillet 1918.

Le 12 avril 1918, un contrat fut accordé à la *Peck Rolling Mills,* de Montréal, pour l'acier d'armature, à raison de $12,870. Ce contrat fut terminé le 6 août 1918.

Le 23 avril 1918, un contrat fut adjugé à MM. Goldie & McCulloch, de Galt, Ontario, pour quatre chaudières et les chauffeurs mécaniques du poste de chauffage central, à raison de $83,362.

Le 23 avril 1918, à M. John R. Hoidge, de Toronto, un contrat pour le dado en marbre, à $85,781.54.

Le 1er mai 1918, un contrat fut accordé à MM. Ahearn & Soper, d'Ottawa, pour les tableaux et les panneaux de distribution, et les transformateurs, $39,414.

Le 1er mai 1918, à MM. Dupuis et Fils, de Hull, P.Q., un contrat pour 2,000 verges cubes de sable à $1.50 par verge cube. Montant total payé, $4,321.15.

Le 1er mai 1918, un contrat fut accordé à la compagnie Rideau Canal Supply, pour 5,000 verges cubes de sable, à $1.50 par verge cube. Montant total payé $8,046.75.

Le 1er mai 1918, un contrat fut adjugé à la compagnie Canadian General Electric, pour des garnitures et des conduits électriques, à raison de $5,152.50.

Le 6 mai 1918, à la compagnie Canadian Construction d'Ottawa, un contrat pour le louage d'un appareil pour déposer le béton, à $35 par jour. Montant payé $4,427.50.

Le 14 mai 1918, à la compagnie Trussed Concrete Steel, un contrat pour les encadrements en acier laminé, à $80,000.

Le 5 juillet 1918, à la compagnie Bryson & Graham, d'Ottawa, un contrat pour du linoleum, à $52,981.25.

Le 5 juillet 1918, un contrat fut accordé à la *Luxfer Prism Co.,* de Toronto, pour le verre plombé, à $7,317.

Le 5 juillet 1918, un contrat accordé à MM. Ahearn et Soper, d'Ottawa, pour les garnitures d'éclairage électrique, à $23,859.77.

Le 5 juillet 1918, à la *Ottawa Fireproof Supply Co.,* d'Ottawa, un contrat pour 1,000 tonnes (plus ou moins) de plâtre Hardwell, à $10.80 la tonne. Montant total payé, $12,389.19.

Le 5 juillet 1918, un contrat fut accordé à la *Aikenhead Hardware Co.,* de Toronto, pour les articles de quincaillerie, à $45,145.40.

Le 5 juillet 1918, un contrat fut adjugé à la *Consolidated Plate Glass Co.,* de Toronto, pour les glaces polies, à raison de $15,360.

Le 5 juillet 1918, un contrat fut accordé à la *Custodis Canadian Chimney Co.,* de Montréal, pour la construction de la cheminée du poste central de chauffage, à $8,400. Cet ouvrage fut terminé le 2 novembre 1918.

Le 5 juillet 1918, un contrat fut accordé à la *Hull Wall Plaster Co.,* de Hull, P.Q., pour 1,900 tonnes (plus ou moins) de composition "Nail-a-Crete" pour les parquets, à $19.61 par tonne. Montant total payé, $17,248.17.

Le 26 juillet 1918, à la *Canadian Wire and Iron Goods Co.,* de Hamilton, pour les escaliers et les échelles en fer, à $33,700.

Le 31 juillet 1918, à Henry Morgan et Cie, Montréal, pour les portes et les garnitures intérieures, à $85,712.72.

Le 31 juillet 1918, à *C. Wilson & Son,* de Toronto, pour une balance à camions automobiles, pour l'usine du pouvoir, à $549.

Le 1er août 1918, à la *Campbell Steel & Iron Works,* d'Ottawa, pour trois réservoirs à l'eau du système de pompes, à $9,400.

Le 14 août 1918, à la *Canadian Agency & Supply Co.,* d'Ottawa, pour les supports des tuyaux, dans le tunnel de chauffage, à $6,045.35.

Le 14 août 1918, à la *Canadian Link Belt Co.,* de Toronto, pour un appareil de manutention du charbon et des cendres. à $20,037.

Le 14 août 1918, à la *Mariotti Marble Co.,* de Montréal, pour le marbre des chambres de toilette, à $81,500.

Le 20 septembre 1918, à MM. Ahearn et Soper, d'Ottawa, pour les tableaux et les panneaux de distribution de l'usine du chauffage central, à $4,785.

Le 1er août 1918, à Arthur S. Leitch, de Toronto, pour deux pompes et un appareil de contrôle du système de pompes, à $2,738.

Le 20 septembre 1918, à *H. H. Symes & Co.,* de Montréal, pour la toiture en mastic, de l'usine du chauffage central, à 38 cents par pied carré. Coût approximatif, $4,350.

Le 1er octobre 1918, à W. J. McGuire, de Toronto, pour les tuyaux et les garnitures de plomberie de l'usine du chauffage central, à $3,990.

Le 2 octobre 1918, à la *Architectural and Bronze Iron Works,* de Toronto, pour les portes des cages des ascenseurs, à $61,000.

Le 2 octobre 1918, à la *Canadian Welding Works, Ltd.,* de Montréal, pour les escaliers et les échelles en fer de l'usine du chauffage central, à $6,000.

Le 11 octobre 1918, à la *Wallace Sandstone Quarries,* pour le parquet en marbre, les panaches et les bordures, à $217,797.65.

Le 18 janvier 1919, à la *Tuttle and Bailey Co.,* pour les faces des registres et les grilles, à $11,000.

Le 18 janvier 1919, à la *N. Y. Continental Jewell Co.,* pour des filtres à l'eau, à $3,012.

Le 15 janvier 1919, à la *Horwood Glass Co.,* d'Ottawa, pour du verre poli, à $642.

Le 16 janvier 1919, à la *A. B. Ormsby Co.,* de Toronto, pour les châssis, les portes et les cloisons en acier, à $3,688.

Le 18 janvier 1919, à la *Standard Underground Cable Co.,* de Hamilton, pour des fils et des câbles, à $6,403.83.

Le 6 mars 1919, à la *Canada Cutter Co.,* pour les glissoires des portes, à $4,730.

LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES.

Pendant l'année, on a construit quarante-six milles de nouvelles lignes, dans la province de la Colombie britannique, formant les embranchements suivants:

Waneta-Pend d'Oreille	14 milles.
Edgewood-Renata	32 "
	46 milles.

Les lignes télégraphiques de l'Etat ont maintenant 12,093¾ milles de longueur et sont desservies par 1,122 bureaux. Au cours de l'année, 507,027 messages ont été expédiés, contre 448,797 messages pour l'année précédente, soit une augmentation de 58,230.

L'entretien a coûté $739,907.07, soit $7,748.60 de plus que l'année précédente.

Les recettes indiquent une augmentation de $26,454.22 sur celles de 1917-18.

Les bureaux de télégraphe, de téléphone et les bureaux combinés se répartissent comme suit:

	1919.	1918.	
Téléphone	685	665	
Télégraphe	389	389	Inc. 16
Combinés	52	52	
	1,122	1,106	

GALERIE NATIONALE.

Depuis la destruction de l'édifice du Parlement par un incendie et l'occupation du musée Victoria par la Chambre des Communes et le Sénat, la Galerie Nationale du Canada a souffert d'un grand désavantage parce qu'elle n'avait plus de local pour l'exhibition des œuvres d'art appartenant au gouvernement. Comme je l'ai expliqué dans mon rapport pour 1918, les commissaires de la Galerie ont concentré leur travail pour organiser des exhibitions artistiques chez toutes les sociétés ou les galeries ayant les facilités voulues. Au cours de l'année dernière, des œuvres d'art ont été envoyées aux endroits suivants: Moosejaw et Regina, Saskatchewan; Winnipeg, Man.; Port-Arthur, Fort-William et Hamilton, Ont.; Sherbrooke, P.Q.; St-Jean, N.-B. Un exhibit spécial de trente-quatre peintures canadiennes a été envoyé à St-Louis, Missouri; Muskegon, Michigan; Minneapolis, Minnesota; Chicago, Illinois; et Milwaukee, Wiscousin. Une autre collection de soixante-quinze peintures a été prêtée au Musée d'Art, de Toronto, du 7 janvier au 23 février 1919. Toutes ces exhibitions ont eu beaucoup de succès et les demandes de plus en plus nombreuses qui sont faites pour les obtenir, indiquent un développement du goût artistique. Plusieurs œuvres d'art ont été données à la galerie et vingt-huit dessins ont été achetés.

Lorsque la reconstruction de l'édifice du Parlement sera terminée, la Galerie Nationale reprendra probablement l'espace qu'elle occupait autrefois dans le musée Victoria, jusqu'au retour des conditions normales, alors qu'on pourra faire plus d'efforts pour l'avancement de l'art, aussi bien que de la science et de la littérature, qui devraient progresser de pair avec le développement économique du Canada.

On trouvera annexés à ce rapport des états détaillés des différentes divisions, donnant des renseignements complets sur les divers travaux entrepris par le ministère au cours de l'année.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

J. B. HUNTER,

Sous-ministre.

ÉDIFICES PUBLICS

PAR R. C. WRIGHT, ARCHITECTE EN CHEF.

NOUVELLE-ÉCOSSE.

Halifax.—Station de Quarantaine de l'Ile Lawlor.—En août 1918, on a passé un contrat pour la construction d'un puits artésien, une bâtisse pour la pompe, un abri pour l'installation d'une pompe et les raccordements nécessaires de la pompe au conduit d'eau principal et à la plomberie de l'édifice. Ces travaux sont actuellement en voie de construction.

Edifices publics en général.—Le système d'éclairage électrique de l'édifice des douanes d'Halifax a été en grande partie renouvelé. Dans les édifices suivants, on a teinté les murs et les plafonds et peinturé la boiserie, soit en entier ou en grande partie: bureau de poste d'Inverness, édifices publics de Kentville, Liverpool, New Glasgow, North Sydney, édifice des douanes de Pictou, édifices publics de Springhill, Truro, Windsor et Yarmouth.

On a fourni des meubles, posé des garnitures et fait des additions, changements et renouvellements peu importants dans le bureau de poste de Pictou, et dans les édifices publics de Shelburne, Wolfville et Westville.

De légères réparations ont été faites dans les édifices suivants: les édifices publics d'Arichat, d'Antigonish, de Baddeck, de Glace Bay, dans la bâtisse d'immigration, sur le quai No 2, et dans les édifices publics de Lunenburg, Parrsboro et Sydney.

NOUVEAU-BRUNSWICK.

Edifice public de Marysville.—On a fait un arrangement avec la *Canadian Cottons, Ltd.,* afin de prendre l'approvisionnement d'eau nécessaire à l'édifice public à même le conduit d'eau de cette compagnie, une distance de 325 pieds. Antérieurement, on prenait l'eau dans un ruisseau à quelque distance de là.

Bureau de poste de Saint-Jean.—On a construit en arrière de l'édifice, un prolongement, de 28 pieds par 13 pieds et 6 pouces et d'un étage de hauteur, pour la réception et la livraison de la malle. On a érigé plusieurs cloisons dans l'attique pour former des bureaux.

Edifices publics en général.—Dans les édifices suivants, on a peinturé ou teinté les murs et les plafonds et peinturé la boiserie: les édifices publics de Chatham, Dalhousie, Fairville, Fredericton, Milltown, Marysville, Newcastle, Woodstock, ainsi que la banque d'épargne de Saint-Jean.

Dans les édifices ci-dessus mentionnés, ainsi que dans les édifices publics de Bathurst, Campbellton, Grand Falls, Hartland, Hampton, Hillsboro, Moncton, St. Stephen, dans l'édifice des douanes de Saint-Jean, le vieux bureau de poste de Saint-Jean, les édifices d'immigration de Saint-Jean, le bureau de poste de Sussex, le lazaret de Tracadie et les édifices publics de Woodstock, on a réparé et renouvelé la maçonnerie, l'ouvrage en brique, les châssis, la boiserie et l'ameublement. et fourni des accessoires.

QUÉBEC.

Station de quarantaine de la Grosse-Ile.

Nouvelle bâtisse des chaudières, division ouest.—Le 28 octobre 1918, on a signé un contrat pour la construction de cet édifice; les travaux ne sont pas encore terminés.

La bâtisse a 52 pieds de largeur et 53 pieds de profondeur et est stiuée tout près de la vieille bâtisse des chaudières. A part les trois chaudières qui s'y trouvaient déjà, le système électrique et la pompe pour l'eau, cette bâtisse a deux nouvelles chaudières à vapeur de 100 c.-v. chacune.

Division du centre.—Deux nouvelles granges ont été construites dont une de 29 par 24 pieds, avec un fenil, et l'autre, 14 par 18 pieds. On a construit une glacière de 74 par 12 pieds, pour l'usage du surintendant.

Hôpital de la division est.—On a posé un drain de 130 pieds à cinq pieds de profondeur dans le roc, avec un tuyau de 6 pouces.

Généralement.—On a foré sept puits artésiens à différents endroits de l'île; ces puits ont une longueur totale de 250 pieds. On a posé 850 pieds de tuyau de succion et 8 pompes.

Hull.—La ferme Stewart, avenue de la Montagne.—On a fait des changements à la vieille maison de la ferme afin d'en faire des bureaux pour le personnel des vétérinaires du ministère de l'Agriculture. On a aussi fait des changements à deux granges afin de suffire à l'accommodement du personnel. Ce bureau a un service d'eau raccordé avec l'aqueduc de Hull ainsi qu'un système de drainage, une plomberie, un système d'éclairage électrique et un appareil de chauffage à l'eau chaude, tous nouvellement installés.

Edifices publics des Trois-Rivières.—Cet édifice, décrit dans le rapport de 1914-15, est maintenant parachevé, meublé et occupé.

Bureau de poste de Québec.—Cet édifice, décrit dans le rapport de 1913-14, a été parachevé, meublé et occupé.

ONTARIO.

Ottawa.

Ferme expérimentale centrale.—Le 19 novembre 1918, on a passé un contrat pour la construction d'un entrepôt pour l'emmagasinement des racines, graines et instruments aratoires, sur l'emplacement adjoignant l'édifice principal. Cette bâtisse aura deux étages et sera en bois; elle sera construite sur un soubassement en béton, de 64 par 25 pieds, selon le plan, et consistera, au rez-de-chaussée, en une salle pour les instruments aratoires et un compartiment pour la mise en conserve; au premier étage, en une grande salle de séchage, et, dans le soubassement, en des caves pour les racines, avec un compartiment d'humidité au-dessous du plancher. La bâtisse sera éclairée par l'électricité.

Edifice du rétablissement des soldats dans la vie civile.—En décembre 1918, on a passé un contrat pour la construction de cet édifice qui se trouve à l'angle des rues Bank et Vittoria, s'étendant sur 42 pieds le long de la rue Vittoria, 120 pieds sur la rue Bank et 110 pieds sur une ruelle. Cet édifice est en bois, à trois étages et est construit sur un soubassement en béton; il est chauffé par la vapeur et éclairé à l'électricité.

Edifice Hunter.—Le 13 août 1918, un contrat général a été signé pour la construction de cet édifice sur un emplacement ayant 198 pieds de front sur les rues O'Connor, Queen et Albert; les travaux ne sont pas encore terminés. La partie du terrain ayant 99 pieds de front sur les rues O'Connor et Queen appartenait déjà au gouvernement, et, avant de commencer l'érection de l'édifice Hunter, il a fallu démolir le musée de la marine qui s'y trouvait situé. L'édifice a 198 pieds par 150 pieds avec une cour intérieure de 48 par 96 pieds; il comprend neuf étages et un soubassement; il a une charpente d'acier, un soubassement en béton, un rez-de-chaussée et un premier étage en pierre à chaux Indiana avec massif en brique; les autres étages sont en brique avec massif en tuiles. L'édifice est complètement à l'épreuve du feu. On a installé un système de nettoyage par le vide, l'éclairage électrique et des ascenseurs. Cet édifice contiendra les bureaux des ministères des Travaux publics, de la Marine et du Service Naval et ceux de la Commission du Service civil. Au soubassement, il y a le compartiment des

chaudières, le compartiment du combustible, la chambre des machines, un entrepôt et quelques bureaux. Le personnel de l'architecte en chef en a préparé les plans et les devis et surveille l'exécution des travaux.

Fort William.

Edifice public.—En novembre 1918, on a signé un contrat pour la construction d'un élévateur à grain, et les travaux ont été terminés.

Port Arthur.

Edifice public.—En novembre 1918, on a passé un contrat pour la construction d'un élévateur à grain qui est maintenant parachevé.

Généralement.

Tous les édifices publics de la province ont subi les réparations ordinaires, tandis qu'on a fait des dépenses considérables pour des renouvellements importants et le posage d'appareils de chauffage, de plomberie, de trottoirs, de drainage, etc.

SASKATCHEWAN.

Généralement.—A Regina, on a installé les bureaux de l'assistant receveur général dans le vieil édifice de la Banque Royale; on a posé un système d'alarme automatique contre les cambrioleurs. On a nettoyé, teinté et peinturé la boiserie et le plâtrage dans les édifices publics à Gravelbourg, Lloydminster, Melfort, Moosejaw et Regina, dans la station de la pépinière de Sutherland et dans l'édifice public de Humboldt. Des ascenseurs mus par l'électricité ont été installés dans les bureaux du receveur général et dans l'édifice public de Saskatoon. Des porches extérieurs ont été érigés au bureau de poste de Battleford et aux édifices publics de Maple Creek et Yorkton.

COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Esquimalt.

Casernes de West Point.—Le 15 août 1916, on a passé un contrat pour la construction d'une bâtisse de détention capable de contenir dix-huit prisonniers. La bâtisse est en bois et construite sur une fondation en béton; elle est chauffée à l'eau chaude et éclairée par l'électricité, et contient des systèmes d'eau chaude et d'eau froide.

On a exécuté des changements aux dix-huit huttes en brique et aux cinq huttes en bois pour les détenus mariés, consistant à disposer les cloisons et les portes d'une autre manière, à installer de nouveaux appareils de chauffage et de nouvelles plomberies et à peinturer, tapisser et teinter à l'intérieur des dites huttes.

Collège des cadets.—Le 3 septembre 1918, on a passé un contrat pour faire des changements et des additions au manège militaire et la cour navale afin de les pourvoir des dortoirs, des bureaux, des cuisines, un magasin, un compartiment pour les canons, des quartiers pour les officiers, etc., en rapport avec l'édifice d'instruction. Le 7 octobre 1918, un contrat a été signé pour la construction d'une bâtisse pour les chaudières, l'érection d'une cheminée pour la fumée et l'installation d'un appareil de chauffage central pour le dortoir des cadets et l'école. On a converti la résidence du gardien du magasin en un hôpital pour les cadets navals.

Vancouver.

Vieil édifice du bureau de poste.—Pour l'installation des fourneaux en platine, dans le bureau d'essai, on a agrandi le rez-de-chaussée en prolongeant la salle à gaz sur une longueur de 10 pieds à travers la ruelle jusqu'à l'édifice adjacent; la salle a été ensuite meublée et on y a posé les accessoires nécessaires.

William Head.

Station de quarantaine.—Deux hôpitaux pour les maladies légères et un hôpital pour la fièvre scarlatine, avec un égout et un réservoir septique, ont été construits au cours du dernier exercice financier. Le tuyau d'égout de la bâtisse de désinfection a été prolongé de 40 pieds, et l'on a renouvelé le plancher du dit édifice de désinfection.

Généralement.—A l'édifice public d'Atlin, l'escalier extérieur a été entouré et des échelles ont été posées à l'extérieur. Dans les édifices publics de Cumberland et de Nanaïmo, on a nettoyé, peinturé et teinté la boiserie.

Aux édifices suivants, on a fait les réparations et les renouvellements ordinaires: les édifices publics d'Ashcroft, Chilliwack, Comox, Cranbrook, Fernie, Field, Glacier, Grandforks, Greenwood, Ladysmith, North Vancouver, Port Alberni, Revelstoke, Sicamous, Union Bay et Vernon, les bureaux d'immigration de Cloverdale et de Douglas et la ferme expérimentale de Summerland.

HÔPITAUX MILITAIRES.

Avant le 1er avril 1918, la construction et l'équipement des hôpitaux militaires étaient sous la direction de la Commission des hôpitaux militaires. Comme le département de construction s'était développé considérablement, on a décidé de le transférer sous le contrôle de l'architecte en chef du ministère des Travaux publics.

Ce changement a été autorisé par l'Arrêté du Conseil n° P. C. 433, et, le 1er avril 1918, le personnel, les plans et les documents sont passés au ministère des Travaux publics.

Alors, le ministère de la Milice fournit une liste énumérant tous les travaux en voie de construction avec les additions projetées; ces édifices devaient être construits dans les différentes villes du Dominion, et on comptait avoir 8,501 lits de plus au coût additionnel de $5,292,000. En plus, la Commission des hôpitaux militaires transféra à ce ministère la somme de $1,723,380.14, ce qui donna une somme totale de $7,015,380.14 pour les hôpitaux miiltaires.

PLANS PROPOSÉS ET APPROUVÉS.

District militaire	Nom de l'hôpital.	En voie de construction.		Contrats adjugés.		Montant voté.		Montant requis.		Montant additionnel requis.	
		Lits.	Montant dépensé jusqu'au 31 janv. 1918.	Lits.	Coût.	Lits.	Coût.	Lits.	Coût.	Lits.	Coût.
1	New Military, London	....	$ 8,257 44	....	....	300	$343,400 00	300	$240,000 00	400	$ 180,000 00
2	National Cash Registry	....	25,000 00	1,000	....	....	680,000 00	....	....	....	....
	High Park	....	....	....	....	....	....	995	796,000 00	....	....
	Long Branch Convalescent	....	....	....	....	....	....	....	....	1,378	620,000 00
3	Ongwanada	....	....	....	....	....	....	....	....	450	360,000 00
	St. Luke's, Ottawa	....	....	....	....	....	....	....	....	72	32,400 00
	Convalescent, Ottawa	....	....	....	....	....	....	....	....	260	119,700 00
4	Ste-Anne-de-Bellevue	600	134,199 60	....	....	....	566,100 00	300	240,000 00	1,100	628,000 00
5	Parc Savare	....	....	....	....	....	....	....	....	186	171,000 00
6	Camp Hill	300	88,433 61	....	....	....	205,000 00	....	....	279	185,750 00
	Charlottetown	200	....	....	....	....	131,000 00	....	....	....	....
	Moxham, Convalescent, Sydney	....	....	....	....	....	....	....	....	100	45,000 00
7	Fredericton Military	450	75,209 49	....	....	....	198,000 00	....	....	op'g.	5,000 00
10	Manitoba Military	....	....	....	....	300	500,500 00	300	240,000 00	1,232	662,500 00
11	Esquimalt Convalescent	....	....	....	....	....	....	340	224,750 00	....	....
Sh.	Shaughnessy	222	45,000 00	....	....	....	....	....	....	....	....
12	Moosejaw Convalescent	....	....	....	....	....	....	....	....	150	75,000 00
	Regina Military (Nouveau)	....	....	....	....	....	....	....	....	359	274,950 00
13	Camp Sarcee (Calgary)	....	....	....	....	300	295,600 00	300	192,000 00	....	....
		1,772	$376,100 14	1,000	....	900	$2,919,600 00	2,535	$1,932,750 00	5,966	$3,359,400 00

SOMMAIRE.

Le nombre additionnel que l'on doit fournir mais pour lequel il n'y a aucun crédit de voté: 8,501 dont le coût est évalué à $5,292,150.

La Commission des Soldats Invalides a approuvé les plans et recommandé les crédits suivants:

District militaire n° 2. . . . . $ 54,000 pour 1,040 lits dans l'hôpital *Hyde Park.*
" " n° 6. . . . . 134,000 pour un édifice d'administration.
" " n° 7. . . . . 5,000 pour des changements à l'édifice devant servir de résidence aux gardes-malades.
" " n° 11. . . . . 151,350 pour les écoles de métiers surtout.
" " n° 13. . . . . 64,000 pour la cuisine et l'école de métiers à Edmonton.
194,000 pour des bâtisses en rapport avec l'hôpital de Calgary.

OTTAWA, le 1er avril 1919.

Les travaux ont été continués selon le programme ci-dessus mentionné jusqu'à la date de la signature de l'armistice; après cela, on en retrancha une grande partie, et même certains édifices projetés ne furent pas construits.

Ci-suit un résumé succinct de ces travaux, chaque province considérée séparément:

NOUVELLE-ÉCOSSE.

L'hôpital militaire de Camphill, Halifax.—Cet édifice se trouve sur un emplacement appartenant en partie à la cité d'Halifax et en partie au gouvernement fédéral.

Avant le 1er avril 1918, la Commission des hôpitaux militaires avait construit un hôpital contenant 300 lits et des pavillons additionnels de 300 lits étaient en voie de construction, et le ministère de la Milice se proposait d'établir 400 lits de plus au coût évalué de $300,000. Les plans avaient été préparés et les contrats avaient été accordés pour une somme totale de $551,586, pour les pavillons nécessaires et les quartiers de l'administration et du personnel.

En décembre 1918, cet espace a été réduit à son étendue originale, et seuls les quartiers de l'administration et du personnel ont été construits pour la somme de $289,-608.92. Cet ouvrage est maintenant presque terminé.

L'infirmerie de Rockhead, Halifax.—L'hôpital qui se trouvait à cet endroit a été agrandi par la construction d'un édifice à trois étages, au coût de $63,202.60. Cet édifice est maintenant prêt à être occupé et il deviendra une partie permanente de l'hôpital.

L'hôpital militaire de Bellevue, Halifax.—La vieille résidence du lieutenant-gouverneur a été remodelée pour en faire un hôpital, selon les ordres du ministère du Rétablissement des Soldats dans la vie civile. Il y a de la place pour 75 malades et tout le personnel. Les travaux, qui coûteront $120,000, sont maintenant en cours de construction.

On a fait des travaux considérables en rapport avec le dépôt de démobilisation du quai n° 2, l'hôpital militaire de Pine Hill, Halifax, ainsi que la résidence Moxham and Ross, Sydney, Cap-Breton, au coût d'environ $12,500.

ÎLE DU PRINCE-ÉDOUARD.

Charlottetown.—L'ouvrage a été commencé par la Commission des hôpitaux militaires et complété par ce ministère. On a fait des changements à la vieille demeure du lieutenant-gouverneur et construit des pavillons contenant 200 lits, avec des départements médicaux et de chirurgie; on a aussi construit un nouvel édifice de récréation, converti les édifices actuels en un édifice pour l'enseignement des métiers et posé des nouveaux systèmes d'égout, d'eau et d'éclairage électrique. Montant total des dépenses: $300,000.

La Sanatorium Dalton, North Wiltshire.—Des changements et additions à un sanatorium qui se trouvait à cet endroit ont été commencés par la Commission des hôpitaux militaires et terminés par ce ministère; les travaux sont presque complétés. L'ouvrage consista à installer un nouvel appareil de chauffage central et un système d'eau, à construire une nouvelle école de métiers et à exécuter certains changements à la résidence de l'officier médical et la bâtisse d'administration. Dépenses totales: $265,000.

NOUVEAU-BRUNSWICK.

Fredericton.—Ici, la vieille demeure du lieutenant-gouverneur a été renouvelée et agrandie; on a construit deux nouveaux pavillons et une bâtisse pour loger les domestiques, installant ainsi 400 lits et donnant de la place pour tous les départements de l'hôpital. On a aussi construit une nouvelle salle de récréation et converti certains

vieux édifices en écoles de métiers. L'ouvrage a été commencé par la Commission des hôpitaux militaires et complété par ce ministère, au coût de $232,000.

L'hôpital du comté de Saint-Jean, Saint-Jean, N.-B.—Les travaux consistèrent en des additions et des changements au vieil hôpital et la construction de nouvelles bâtisses pour les gardes-malades et l'officier médical. On a installé 68 lits de plus, et le coût de tous ces travaux est d'environ $130,000.

Le sanatorium Jordan Memorial, Riverglade.—Ici, aussi, on a fait des changements et additions considérables aux vieux édifices, y compris des changements à l'appareil de chauffage central et au système d'aqueduc. Ces travaux sont en voie de construction et coûteront $70,000.

Les autres travaux qui ont été continués et complétés sont les réparations aux arsenaux et à l'hôtel Martello à Saint-Jean, au coût d'environ $4,000.

QUÉBEC.

Sanatorium du lac Edouard. — Cette propriété est le site d'un sanatorium pour les tuberculeux; elle fut prêtée à la Commission des hôpitaux militaires qui commença la construction de deux nouveaux pavillons. Ces travaux ont été terminés par le ministère ainsi que des changements à l'édifice d'administration et à la résidence de l'officier médical. Le ministère a dépensé pour ces travaux la somme de $14,000 environ.

L'hôpital militaire de Sainte-Anne-de-Bellevue. — Cet hôpital est le plus considérable et le plus complet du genre de tout le Dominion; il comprend sept pavillons contenant 1,000 lits, un édifice d'administration, une usine centrale de pouvoir et de chauffage et une buanderie à vapeur complètement outillée, ainsi qu'une salle de récréation, une école de métiers, un édifice de physiothérapie, des quartiers pour les gardes-malades, les infirmiers, les médecins et les officiers.

Avant le 1er avril, la Commission des hôpitaux militaires avait commencé la construction de l'édifice d'administration et de quatre pavillons et avait dépensé la somme d'environ $240,000. Cette construction est maintenant parachevée, y compris les clôtures, le nivellement, les passages, etc., et le tout a coûté environ $1,500,000.

Cove Fields.—Des plans et des devis au complet ont été préparés et des soumissions reçues pour convertir une des bâtisses des casernes de Cove Fields en un hôpital de 250 lits, au coût approximatif de $100,000. Ces travaux n'ont pas été exécutés.

ONTARIO.

Le sanatorium Mowatt, Kingston. — Le vieux sanatorium a été mis à la disposition de la Commission des hôpitaux militaires, qui a commencé à y faire faire des changements et des additions; ces travaux ont été terminés par le ministère, et consistèrent en la construction de nouveaux pavillons contenant 32 lits, d'une école de métiers et de changements à l'édifice d'administration et l'usine du pouvoir, y compris l'appareil de chauffage central. Pour ces travaux, le ministère a dépensé environ $45,000.

L'hôpital militaire Sydenham, Kingston. — Le ministère a construit un nouvel hôpital d'isolation au coût de $40,000. En plus, on a fait des changements à un groupe de bâtisses en pierre en les convertissant en un hôpital moderne contenant 200 lits, avec des pièces pour l'administration, les quartiers des gardes-malades, des infirmiers, des officiers médicaux, etc. Cet hôpital est maintenant presque parachevé et, avec les clôtures, le nivellement du terrain, les égouts, etc., coûtera environ $250,000.

A Kingston, on a dépensé plusieurs petits montants, formant une somme totale de $3,000, sur l'édifice Elmhurst, l'université Queens, la résidence Richardson et pour construire des quartiers pour les gardes-malades.

L'hôpital orthopédique du Dominion. — Ces édifices constituaient l'usine et les bureaux de la *National Cash Register Co.*, mais la Commission des hôpitaux militaires en a fait l'acquisition. On a agrandi considérablement ces bâtisses et deux étages ont été ajoutés à l'édifice principal; le tout contient maintenant 950 lits. Les nouveaux édifices comprennent une usine de pouvoir, une cuisine, une buanderie, une salle de récréation, une fabrique de membres artificiels, ainsi que des quartiers pour les gardes-malades, les infirmiers, les médecins et les officiers. Tous les édifices sont occupés et il ne reste que de petites améliorations à faire au terrain, etc. Les dépenses totales s'élèveront à environ $1,500,000.

St. Andrews. — L'emplacement et les édifices du collège St. Andrews ont été achetés par le gouvernement du Dominion, et on a converti l'édifice en un hôpital pour les convalescents avec de la place pour 200 lits. Ces changements ont coûté $40,000. Les travaux projetés consistaient en la construction de dix-neuf édifices pouvant contenir 1,500 lits. Les plans avaient été préparés et des contrats pour la somme de $1,250,000 avaient été accordés, mais, quand l'armistice fut signée, ces contrats ont été annulés et le projet abandonné.

Burlington. — La Commission des hôpitaux militaires a fait l'acquisition d'un grand hôtel connu sous le nom de " Brant House ", et des changements y ont été faits au coût de $205,175.07. Le ministère a aussi fait des dépenses pour améliorer la plomberie et l'appareil de chauffage et installer des appareils de sauvetage; ces travaux ont coûté environ $18,000. De plus, un pavillon des malades sous les traitements immédiats et une bâtisse pour le gymnase ont été construits au coût approximatif de $90,000. Tous ces édifices sont maintenant occupés et contiennent 600 lits.

Le sanatorium de Freeport, Kitchener, Ont.—Cette propriété a été prêtée par le bureau de direction du Sanatorium au ministère du Rétablissement des soldats dans la vie civile qui fit construire un nouveau pavillon pouvant contenir 30 lits. A part ces travaux, on a fait des améliorations aux systèmes d'éclairage, d'égout et d'aqueduc, aux terrains, etc., au coût de $35,000.

L'hôpital militaire de Westminster, London.—La ville a mis à la disposition de la Commission des hôpitaux militaires une ferme dans le voisinage de Kingston devant servir comme emplacement d'un hôpital; certaines améliorations ont été faites au terrain. Le ministère a préparé les plans pour les édifices suivants qui sont pour ainsi dire complétés: la bâtisse des domestiques, l'édifice d'administration, l'usine du pouvoir, la buanderie et six pavillons contenant 550 lits. Des contrats viennent d'être accordés pour la construction d'un garage et une morgue, un pavillon pour les tuberculeux, une bâtisse d'isolation et une salle de récréation. Le coût total de cet hôpital est évalué à $1,250,000.

Newmarket.—L'édifice du collège Pickering a été mis à la disposition de la Commission des hôpitaux militaires par les propriétaires; la Commission y a fait faire les changements nécessaires afin de le rendre propre à servir d'hôpital. Le ministère a complété ces travaux qui ont coûté environ $13,000.

Le sanatorium de l'Ontario-Centre.—On a fait l'acquisition d'un site pour cette institution à Woolridge, et l'on prépare les plans pour cinq édifices pouvant contenir 125 lits. Le coût est estimé à $350,000.

MANITOBA.

L'hôpital militaire du Parc Tuxedo, Winnipeg.—L'emplacement et les premiers édifices en cet endroit ont été achetés par le gouvernement du Dominion après que les travaux de construction eurent été commencés par la Commission des hôpitaux militaires. Ces travaux entrepris par le ministère, qui sont maintenant presque complétés,

comprennent les édifices suivants: quatre pavillons pouvant contenir 1,500 lits, ainsi que des résidences pour les médecins, les gardes-malades et les infirmiers, une salle de récréation, une usine de pouvoir avec un appareil de chauffage central, une buanderie et une bâtisse pour le corps de garde. Le coût de ces travaux s'élèvera à environ $1,817,036.44.

SASKATCHEWAN.

Regina.—En cet endroit, deux édifices, le collège Episcopal et les magasins de l'ouest, ont été mis à la disposition de la Commission des hôpitaux militaires par les propriétaires, pour que la Commission s'en serve comme hôpitaux pour les convalescents. On y a dépensé environ $15,000.

Le sanatorium Earl Grey.—Cet édifice consiste en une maison d'école remodelée et à laquelle on a ajouté deux autres bâtisses. Le ministère a dépensé plus de $4,000 pour ces travaux.

L'édifice Sherwood.—On a acheté un grand magasin à rayons et préparé des plans et des devis pour le convertir en un hôpital pouvant contenir 400 lits, au coût d'environ $150,000. Ce projet a été abandonné.

ALBERTA.

Edmonton.—Le collège d'Alberta a été loué et on l'a converti en hôpital, au coût d'environ $30,000, dont la moitié a été dépensée par le ministère.

L'hôpital militaire de Strathcona.—Cet édifice était un hôpital d'Edmonton, et il fut mis à la disposition de la Commission des hôpitaux militaires par la ville. On a dépensé $38,000 pour des améliorations, dont la plus grande partie par le ministère.

Calgary.—Des plans et des devis avaient été préparés pour la construction d'un hôpital de 1,000 lits, et les contrats avaient été accordés pour le premier groupe de bâtisses au montant de $300,000 environ. Ce projet a été abandonné; quelques milles dollars seulement ont été dépensés.

Wetaskiwin.—On a dépensé environ $350 pour compléter les changements à un hôtel que la Commission des hôpitaux militaires avait converti en un hôpital de convalescents.

Balfour.—La Commission des hôpitaux militaires a loué du Pacifique-Canadien un hôtel qu'elle a converti en sanatorium, avec l'addition d'un nouveau pavillon. Le ministère a dépensé $10,355.

Sanatorium Frank.—C'était un hôtel que la Commission des hôpitaux militaires avait loué. Le ministère a dépensé environ $1,900 pour compléter les changements.

COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Vancouver.—Les dépenses en cet endroit, s'élevant à environ $9,000, étaient pour certains travaux sur l'hôpital général et la bâtisse du *Resthaven Country Club.*

Shaughnessy.—Ici, on a fait l'acquisition d'une grand maison d'école et de l'institution Fairmont, et on se proposait de faire des additions et des changements importants. Des soumissions pour $75,000 furent reçues, mais les travaux ne furent pas exécutés. On a dépensé environ $14,000. L'hôpital ne contenait que 150 lits et les additions projetées auraient donné 400 lits de plus.

ÎLE DE VANCOUVER.

Qualicum.—Les travaux consistèrent en des changements et additions à l'édifice du club. Le ministère a dépensé environ $1,400.

Esquimalt.—Un groupe de bâtisses appartenant au gouvernement du Dominion devait être converti, au moyen d'additions, en un hôpital de 250 lits, à part les édifices de l'administration, du gymnase, des domestiques, etc. Des contrats pour $126,000 ont été accordés mais annulés plus tard. Le coût des travaux qui ont été exécutés s'élève à environ $25,000.

TRAVAUX DES HAVRES

PAR E. D. LAFLEUR, INGÉNIEUR EN CHEF.

NOUVELLE-ÉCOSSE.

Havre Abbot.

Dragge.—Le havre Abbot est un petit navire situé entre l'île Abbot, à environ deux milles de Pubnico-Ouest et trente-deux milles de Yarmouth. Il y a un chenal d'entrée à chaque extrémité de l'île; le chenal du sud est le plus fréquenté. Il y avait une batture sur le côté sud du quai de M. D'Entremont formant un détour saillant dans le chenal, et on prétendait que les vaisseaux et les bateaux de pêche quittant le quai étaient souvent jetés sur la batture par la marée descendante et les vents de l'ouest; une partie de cette batture était à sec à mer basse.

Afin d'améliorer la navigation en cet endroit, la drague *No. 7* du ministère, à partir du 16 décembre 1918 jusqu'au 28 janvier 1919, enleva 7,619 verges cubes, mesure prise sur les chalands, de sable, de vase, de gravier et de pierres, sur une étendue d'environ 35,000 pieds carrés.

La plus grande partie du dragage atteint une profondeur de 8 pieds à mer basse, et, sur une petite étendue en avant du quai de M. D'Entremont, on a creusé jusqu'à 12 pieds de profondeur, afin de permettre à la drague de se placer, quand il lui était impossible à raison de la marée de travailler sur la superficie principale.

CHIMNEY CORNER.

Chimney Corner, dans le comté d'Inverness, est une petite baie située sur la côte ouest du Cap-Breton, sur le golfe Saint-Laurent, à environ cinq milles au sud de l'entrée du havre de Margaree. Cette baie est fréquentée par les pêcheurs, et afin d'en faire un petit havre pour les bateaux ainsi que de faciliter l'exportation de la houille provenant de deux petites mines des environs, on a passé un contrat, le 28 août 1918, pour la construction d'un quai estimé à $5,700.

Le quai projeté aura 170 pieds de longueur et 20 pieds de largeur sur le sommet, et s'étendra jusqu'à 10 pieds d'eau à mer basse. Il y aura des abords en pierre de 75 pieds de longueur avec un prolongement en caissons de 96 pieds de longueur.

L'ouvrage a été commencé en octobre, mais à cause du mauvais temps on a cru sage d'en remettre la continuation au printemps.

FOURCHU.

Le havre Fourchu, dans le comté de Richmond, se trouve sur le côté sud du Cap-Breton, c'est-à-dire sur l'Atlantique, à environ 30 milles au sud du havre de Louisbourg. Ce havre n'est qu'une anse s'étendant sur une distance d'un mille.

Au cours du dernier exercice financier, on a passé un contrat avec l'*Atlantic Dredging Company* pour l'élargissement du chenal jusqu'à une profondeur de 10 pieds d'eau à mer basse, afin de permettre aux vaisseaux et aux steamers de tourner en avant du quai du gouvernement. Le contrat comporte l'enlèvement de 9,000 verges cubes, mesure prise sur les chalands, de sable et d'argile au taux de 60 cents par verge cube.

Les travaux ont été commencés le 12 octobre 1918 et terminés le 13 novembre suivant. L'examen final démontra que 7,598 verges cubes de déblais, mesure prise sur place, avaient été enlevées. Comme la mesure prise sur les chalands était de 9,046 verges cubes, le facteur d'expansion était donc de 19 pour 100.

HALIFAX.

Au cours de l'année 1918-19, le quai "H. M. Gun" a été reconstruit par le ministère au coût de $4,603.10. Cet ouvrage appartient au ministère de la Milice.

Les travaux consistèrent à démolir et reconstruire le vieux quai en pilotis. La partie reconstruite a 82 pieds de longueur le long de la face, 31 pieds de largeur, avec une aile dans la direction du rivage de 22 pieds de largeur et 38 pieds de longueur. On a aussi fait des réparations au mur de soutènement, à l'intérieur du quai, rendant ainsi l'ouvrage assez solide pour permettre aux chevaux et voitures de passer des abords jusqu'au quai.

LOWER KINGSBURG.

Lower Kingsburg est situé sur la baie de Lunenburg, à environ 10 milles au sud-est de la ville de Lunenburg. La pêche est la principale industrie; il y a quinze bateaux de pêche qui rapportent en moyenne $7,500 par année.

Au cours de l'exercice financier de 1918-19, un contrat a été adjugé à M. Donald Sutherland, jr, d'Halifax, pour la construction d'un brise-lames, une cale de halage et un hangar pour les bateaux en cet endroit. Le 31 mars, le hangar était complété et la plus grande partie des matériaux requis était sur les lieux. Ces travaux seront terminés vers le 30 juin.

BRISE-LAMES DE MARGAREE.

Le 7 juin 1918, on a passé un contrat avec M. Maurice A. Condon, de Digby, N.-E., au montant de $12,690, pour la construction d'un brise-lames de 580 pieds de longueur, en caissons en bois indigène; cet ouvrage a 10 pieds de largeur pour une distance de 300 pieds, à partir de l'extrémité intérieure, 15 pieds de largeur pour une distance de 250 pieds, et une tête de 30 pieds de longueur par 30 pieds de largeur, à l'extrémité du large. Le tout est complètement rempli de lest et muni de défenses; les faces extérieures sont lambrissées à joints clos, entre les défenses, et le lambrissage est enfoncé de deux pieds dans le sol.

Les travaux ont été commencés le 8 juillet et complètement terminés le 28 novembre 1918.

NORTH SYDNEY.

Station aéronautique.

North Sydney, dans le comté de Cap-Breton, est une ville incorporée et un port de mer sur le côté nord du havre de Sydney; c'est un terminus des chemins de fer du gouvernement.

Afin d'établir un poste aéronautique, le ministère a entrepris le remplissage d'une lagune, à l'intérieur de la batture Kelly, à l'extrémité ouest de la ville, pour former le terrain nécesasire. La drague *No. 5,* appartenant au ministère, a été chargée de ces travaux.

L'espace à remplir avait une superficie d'environ 11 acres et il fut proposé de remplir cet endroit jusqu'à une hauteur de 2 pieds au-dessus du niveau de l'eau des grandes marées, avec du sable et du gravier pris dans la mer. On estimait à 65,000 verges cubes la quantité nécessaire pour cette entreprise. On estima aussi qu'il faudrait 20,000 verges cubes de plus pour la construction des édifices et des chemins en rapport

avec la station aéronautique, formant un total de 85,000 verges de sable et de gravier à enlever.

La drague *No. 5* a commencé les travaux le 28 septembre et a continué jusqu'au 4 décembre quand on a suspendu l'ouvrage pour la saison. Durant cette période, une quantité totale de 82,200 verges cubes de déblais a été déposée dans l'espace à remplir, mais d'après la mesure prise après que les travaux eurent cessé, lorsque le tassement s'est fait, il y avait 42,700 verges cubes de sable et de gravier. A part cela, les entrepreneurs ont transporté ailleurs, pour la construction des chemins et le mélange du béton, etc., environ 1,800 verges cubes de ces matériaux, ce qui porte la quantité totale enlevée à 44,500.

Sur une superficie d'environ 140,000 pieds carrés de cet espace, le fond original était composé d'une matière alluviale et molle dans laquelle on pouvait enfoncer jusqu'à 6 à 10 pieds de profondeur un bâton de 2 par 4 pouces, en exerçant une pression de 10 livres au pouce carré. Or, le gravier et le sable que l'on dépose sur cette surface se tasseront et baisseront jusqu'à 5 ou 6 pieds dans les endroits les plus mous. D'ailleurs, une petite quantité de ces matériaux est tombée dans l'embouchure de la lagune, quand ils étaient transportés en suspension d'un endroit à l'autre, et se trouvèrent entraînés dans la mer où ils formèrent une batture. Par conséquent, prenant toutes ces choses en considération, on peut expliquer la différence entre la quantité déposée et mesurée sur place et la quantité enlevée, sans toutefois pouvoir déterminer la quantité exacte du gravier et du sable déposés, à cause du tassement qui s'est fait.

La saison pendant laquelle ces travaux ont été exécutés a été très orageuse; c'est pourquoi ils ont été retardés. Au cours de ces travaux, on a dragué par jour, en moyenne, environ 1,100 verges cubes de sable et de gravier. Comme, dans des circonstances favorables, cette drague peut facilement enlever deux fois plus cette quantité, on aurait pu terminer les travaux si la saison eut été belle. La quantité à enlever pour compléter cette entreprise est estimée à 22,000 verges cubes, sans rien allouer pour le tassement, mais comme le tassement ne sera probablement pas considérable sur l'étendue qui reste à remplir, étant donné que le fond est plus dur, on peut ajouter à ce montant une proportion de 30 pour 100, ce qui porterait à 28,600 verges cubes la quantité totale probable de matériaux à enlever pour exhausser le terrain jusqu'à la hauteur proposée.

NOUVEAU-BRUNSWICK.

DRAGAGE AU CAP TOURMENTIN.

Afin de fournir de la place pour le bateau traversier, le *Prince Edward Island,* qui fait maintenant le service quotidien, l'hiver comme l'été, entre l'île du Prince-Edouard et la terre ferme, on a construit un havre et un terminus à Port Borden, île du Prince-Edouard, et le quai du ministère des Travaux publics, au Cap Tourmentin, N.-B., dont le ministère des Chemins de fer a fait l'acquisition, en 1913, a été reconstruit, muni d'un débarcadère pour le traversier et protégée par un brise-lames en pierre. Les abords et le bassin de virage au Cap Tourmentin ont été creusés jusqu'à une profondeur de 20 pieds à l'eau basse des grandes marées.

Afin d'agrandir le bassin de virage, au Cap Tourmentin, à la demande de la direction des chemins de fer du gouvernement, ordre a été donné à la drague *No. 9* du ministère des Travaux publics d'enlever environ 20,000 verges cubes de vase, d'argile et de roc, mesure prise sur les chalands. On a commencé le dragage le 15 juillet 1918 et on a continué sans interruption jusqu'au 26 octobre; les travaux avaient été complétés à la satisfaction des intéressés et 23,747 verges cubes de déblais avaient été enlevées. La partie ainsi agrandie a une superficie d'environ 104,000 pieds carrés; elle est de forme triangulaire s'étendant sur 250 pieds de distance dans une direction ouest, mesure prise à angle droit à partir de l'extrémité extérieure du côté ouest du

plus court éperon du quai, de là vers le sud pour une distance de 800 pieds, ces deux lignes formant les bornes nord et ouest, respectivement, du bassin. Toute la superficie entre la limite ouest et le quai principal atteint maintenant une profondeur d'au moins 20 pieds à l'eau basse des grandes marées.

CHATHAM.

Dragage.

Chatham est situé sur la rive sud de la rivière Miramichi, à environ 14 milles de son embouchure. La drague *P. W. D. No. 13* a été employée le 10, le 11 et une partie du 12 juin 1918, à creuser un bassin à l'extrémité inférieure des estacades de la compagnie Snowball et près de l'extrémité supérieure du quai du Canada. On a enlevé environ 2,200 verges cubes de déblais, mesure prise sur les chalands, et le bassin, destiné à contenir la vase et coquilles utilisées comme engrais, a environ 200 pieds de longueur, 40 pieds de largeur au fond et 100 pieds au sommet et 17 pieds de profondeur à mer basse; la profondeur originale variait de 3 à 10 pieds.

Du 13 au 15 juin, la drague a été employée sur des couches de vase et coquilles qui se trouvent à environ 8 milles de Chatham, enlevant 1,516 verges cubes de ces matériaux dont 1,480 verges cubes ont été déposées dans le bassin à Chatham, et 36 verges cubes transportées à Nelson par des particuliers au moyen de leurs propres remorqueurs et chalands.

Pendant le mois de mars 1919, on a fourni aux fermiers 470 verges cubes de vase prise dans ce bassin et le reste sera livré à l'automne, sur la glace.

HARDWICKE (GOULET MCLEAN).

Le goulet McLean est le passage principal entre la lagune de French Bay, à l'extrémité sud-est de la baie intérieure de Miramichi, et la baie extérieure ou la baie Miramichi proprement dite.

Le 6 février 1918, on a passé un contrat avec M. F. A. Fowlie pour le dragage de 12,600 verges cubes de déblais, mesure prise sur les chalands, ce qui représente le creusage d'une tranchée de 950 pieds de longueur, 75 pieds de largeur et 5 pieds de profondeur à l'eau basse des grandes marées, à travers la batture qui se trouve en dedans de l'entrée. Le prix du contrat est 36 cents par verge cube. Ce dragage a été fait par la drague *Fowlie,* entre le 24 juin et le 11 octobre; on a enlevé une quantité totale de 8,884·6 verges cubes de vase et de sable.

LOGGIEVILLE.

Loggieville est située sur la rive sud de la rivière Miramichi, à 5 milles en aval de Chatham.

Du 17 au 29 juin, la drague *P. W. D. No. 13* a creusé les bassins le long de la face extérieure et du côté est du quai public, enlevant 5,506.4 verges cubes de déblais, dont 480 verges cubes ont été jetées par-dessus bord et le reste transporté par des chalands.

La partie draguée s'étend sur une longueur d'environ 260 pieds, sur la face extérieure, jusqu'à une profondeur de 10½ à 12 pieds à mer basse. Sur le côté est, on a dragué sur une étendue de 100 pieds par 90 pieds et jusqu'à une profondeur de 6 à 7 pieds à mer basse. Les grandes marées montent d'environ 6 pieds.

Le 24 juin, la drague à enlevé 820 verges cubes de déblais en creusant un bassin d'environ 175 pieds de longueur et 50 pieds de largeur jusqu'à une profondeur de 8 à 9 pieds à mer basse, à l'extrémité supérieure du quai de A. et R. Loggie qui est situé juste en amont du quai du gouvernement.

RIVIÈRE MIRAMICHI (NORD-OUEST).

Il y a des battures sur une distance de 5 milles en aval de Newcastle, c'est-à-dire à la tête de la navigation et à partir de 11 jusqu'à 16 milles en amont de Newcastle.

On a fait du dragage à partir du 26 août jusqu'au 30 septembre 1918 sur les battures à Lawlors Shore, en vertu d'un contrat passé avec Peter England; les travaux ont été exécutés par la drague *Peter England.* On a creusé deux tranchées aux pires endroits, aux deux extrémités de la batture; celle de l'extrémité supérieure à 700 pieds de longueur et l'autre 350 pieds, et la distance entre elles est de 600 pieds. Les tranchées ont environ 100 pieds de largeur et une profondeur de 4½ à 5½ pieds. Une quantité totale de 5,499.4 verges cubes de sable a été enlevée, mesure prise sur les chalands, au taux de 44 cents par heure.

A cet endroit, la mer monte de 7 pieds, aux grandes marées, et de 4 pieds, aux mortes-eaux.

Du 25 au 29 juin, on a dépensé la somme de $46.25 pour curer le chenal sur une distance en montant et enlever vingt-trois billes de 6 à 10 pouces de diamètre et de 10 à 26 pieds de longueur qui se trouvaient sur le fond, ainsi qu'une couple de branches de 12 à 30 pieds de longueur et une partie d'une vieille estacade contenant 10 billots boulonnés ensemble; tout ceci constituait une menace à la navigation.

ROBICHAUD (ILE SHIPPAGAN).

Robichaud est le nom d'un petit village juste vis-à-vis et a environ 4,000 pieds du quai public à Shippagan. A cause des battures de vase, on éprouve beaucoup de difficultés à débarquer sur le rivage de l'île; les passagers peuvent franchir ces battures, mais les voitures et les automobiles traversées sur le bac doivent attendre que la mer soit haute. On se propose de creuser un chenal à travers ces battures et construire un petit quai-débarcadère dont la tête sera à l'extrémité de ce chenal.

La drague *P. W. D. No. 13* a commencé ce dragage le 18 et le 19 octobre et 648 verges cubes de déblais furent transportées plus loin par des barges et 1,500 verges cubes furent jetées par-dessus bord. On a creusé une tranchée de 150 pieds de longueur, 45 pieds de largeur et 7½ à 8½ pieds de profondeur, là où il n'y avait que 1½ pied d'eau à mer basse des grandes marées. Les grandes marées montent d'environ 5.8 pieds. La quantité de déblais qu'on se propose de draguer est estimée à 20,000 verges cubes, mesure prise sur les barges.

HAVRE DE SAINT-JEAN.

Etançonnement des hangars nos 6 et 7.

L'étançonnement des chevalets en pilotis de la substructure des hangars nos 6 et 7 ne pouvant être fait que durant la mer basse. les travaux ont été par conséquent très lents. A la fin de l'exercice financier de 1917-18, une somme totale de $4,747.34 avait été dépensée. Au cours du présent exercice, les travaux ont été complétés, les dépenses étant de $2,455.47.

La partie payée à la ville par le ministère pour les réparations des tréteaux adjacents au hangar n° 5 s'élève à $2,908.70.

Dépenses de 1918-19	$2,455.47
Ville de Saint-Jean	2,908.70
	$5,364.17

Réparations au quai n° 7.

Le 28 août, un contrat a été passé avec MM. Kane & Ring pour des réparations à l'extrémité du large du quai n° 7 et pour du remplissage en lest additionnel. On a

jugé que ces réparations étaient nécessaires, car lors des grandes marées, les caissons de l'extrémité se mouvaient parce qu'ils n'étaient pas suffisamment étançonnés et remplis de lest. Ces travaux ont été complétés d'une manière satisfaisante et, d'après l'estimation finale, les dépenses totales ont été de $9,782.63.

ÎLE PARTRIDGE.

Les quais sur l'île Partridge qui ont servi continuellement depuis environ quarante ans, ont été légèrement réparés au cours des quatre années précédentes. Ils ont été constamment en usage durant la période de guerre; les autorités militaires stationnées sur l'île s'en servaient. En avril 1918, ordre a été donné de faire faire des réparations et les travaux ont été immédiatement commencés. Toutes les solives du plancher et les traversines défectueuses ont été renouvelées et la face des deux quais a été munie de nouvelles défenses. Ces quais sont maintenant en bon état et aucune réparation ne devrait être nécessaire avant quelques années. Dépense totale: $2,996.62.

Approvisionnement d'eau.

Le système de l'eau, à l'île Partridge, alimente les édifices de la milice, à part les divers édifices occupés par le ministère de la Marine et les autorités de l'Immigration. Ce système existe depuis un bon nombre d'années, et, à raison d'améliorations considérables qu'il a subies, ces dernières années, il a été prolongé d'environ 150 pieds et deux hydrantes ont été renouvelées; d'autres réparations y ont été faites. Dépense totale: $777.54.

FORT DUFFERIN.

Au cours de l'exercice financier 1917-18, une partie de l'ouvrage de protection, d'environ 110 pieds de longueur, a été reconstruite et on a réparé quelques petites brèches causées par les tempêtes. Il reste encore deux parties à reconstruire, à part les réparations qu'il faudra faire à l'ouvrage de protection aux endroits adjacents à ces brèches. Au commencement de l'année, on a préparé ds plans et des devis pour le parachèvement de cet ouvrage, mais on a décidé plus tard de ne pas entreprendre l'ouvrage en entier; on a cru mieux de faire faire les réparations les plus urgentes à la journée. Au commencement d'octobre, les travaux ont été commencés et ils ont été continués durant l'hiver. On a réparé l'ouvrage de protection sur 455 pieds de longueur; il a été reconstruit sur une longueur de 135 pieds, et il reste 161 pieds à être reconstruits pendant 1919-20. A la fin de l'exercice financier, les dépenses s'élevaient à $15,549.26.

BAIE COURTENAY.

Le 11 juillet 1918, on a accordé un contrat pour le prolongement du brise-lames de la baie Courtenay, ainsi que le dragage nécessaire, etc., en rapport avec les travaux. Au commencement d'août, les entrepreneurs commencèrent les travaux préliminaires. tel que la mise de l'outillage en opération, et, en octobre, on commença les travaux que l'on continua durant l'année. Heureusement pour les entrepreneurs, il n'y eut aucun délai causé par les tempêtes ou le mauvais temps. La pierre pour le brise-lames est déposée des wagons sur un tréteau à voie simple construit en avant des travaux. Jusqu'ici, le brise-lames a été prolongé de 600 pieds et 88,523 verges cubes de pierre ont été employées. Les dépenses totales s'élèvent à $222,099.03.

Forages et sondages.

A cause du changement fait à l'entrée du chenal de la baie Courtenay et des renseignements vagues qu'on a sur le rocher sous-marin à l'entrée de la cale sèche, on

a décidé de faire un examen absolu des déblais à enlever. Un appareil de forage commença à fonctionner au commencement d'août et continua jusqu'à la fin de l'hiver. Des renseignements suffisants ont été obtenus et on a pu faire une estimation précise de la pierre à enlever. L'appareil de forage est maintenant en opération à l'entrée du chenal. Les dépenses s'élevèrent à $7,552.49.

Entretien en général.

On a fait des réparations générales aux divers quais et édifices du havre, surtout aux défenses flottantes et verticales sur les quais, aux planchers et au toit des hangars. Jusqu'à présent, les dépenses se sont élevées à $27,049.26.

GOULET DE SHIPPAGAN.

Dragage.

Le goulet de Shippagan, c'est-à-dire à l'entrée sud-est du havre de Shippagan. entre l'île de Shippagan et la terre ferme, à l'extrémité nord-est du comté de Gloucester, est fréquenté par les bateaux de pêche, les remorqueurs, les goélettes marchandes, etc.

A cause de deux courbes saillantes dans le chenal, en dedans du goulet, la navigation est difficile, et, à différentes époques, on a fait du dragage afin d'établir une entrée droite, à partir du goulet jusqu'au havre de Shippagan.

En 1917, après un intervalle, l'ouvrage a été commencé par la drague *P. W. D. No. 13* afin d'enlever la pointe inférieure et d'élargir la tranchée à travers la pointe supérieure et la prolonger à travers la batture qui s'est formée depuis que le dernier dragage a été fait. Les travaux aux deux endroits ont été complétés en 1918, entre le 10 juillet et le 18 octobre. Pendant cette période, la drague a été engagée auprès du quai public de Shippagan pour 12½ jours, à différents temps.

A la pointe inférieure, une superficie de 700 pieds de longueur par 200 pieds de largeur a été draguée jusqu'à une profondeur de 9 à 11 pieds à mer basse. A la batture supérieure, on a creusé une tranchée de 800 à 1,000 pieds de longueur par 200 pieds de largeur et jusqu'à 8 à 9 pieds de profondeur, à mer basse. On a enlevé 18,557 verges cubes de gravier, sable et vase, à la pointe inférieure, et 34,262 verges cubes, à la batture supérieure, mesure prise sur les barges.

A cet endroit, les grandes marées montent de 5·8 pieds et la morte-eau de 3 pieds.

HAVRE DE SHIPPAGAN.

Dragage.

Durant 18 jours, entre le 5 juillet et le 24 octobre 1918, la drague *P.W. D. No. 13* a été mise en opération dans les bassins du quai public ainsi que dans le bassin entre ce quai et celui appartenant à la *W. S. Loggie Co., Ltd.;* ces travaux étaient la continuation du dragage commencé pendant la saison précédente.

Sur le côté ouest du quai, on a continué à creuser une tranchée ou bassin de 90 pieds de largeur, à partir de la tête du quai jusqu'au côté est de l'entrepôt de poisson appartenant aux Comeau Frères, et jusqu'à une profondeur de 8 à 10 pieds, à l'eau basse des grandes marées ordinaires.

Sur le côté sud-est du quai, un banc de sable qu'on avait laissé près du quai, l'année précédente, a été enlevé sur une longueur d'environ 300 pieds, et on a élargi le bassin à l'entrée près du quai de la *W. S. Loggie Co., Ltd.,* sur une superficie d'environ 100 pieds carrés; on a dragué jusqu'à 8 à 11 pieds d'eau, à mer basse. A cet endroit, les grandes marées montent de 5·8 pieds et la morte-eau de 3 pieds.

On a enlevé 9,902 verges cubes de déblais, mesure prise sur les chalands, dont 3,296 verges cubes ont été jetées par-dessus bord. Ces déblais consistaient en vase et aussi en un peu de grès mou vers l'extrémité du bassin près du rivage.

PROVINCE DE QUEBEC.

LAC SAINT-LOUIS.

Dragage.

Le dragage a été fait dans le chenal principal du Saint-Laurent, à travers le lac Saint-Louis, où se trouvent les battures qui obstruent le chenal à partir de la jonction de la rivière Ottawa avec le chenal principal du Saint-Laurent, à 3 milles en montant vers Lachine, entre les comtés de Jacques-Cartier et de Châteauguay.

Le but de ces travaux est de faciliter le passage des bateaux tirant au moins 14 pieds d'eau, les remorqueurs touant des chalands chargés de sable, etc. Du 26 mai jusqu'au 30 septembre 1918, la drague du ministère, *N° 113*, a dragué sur les deux côtés du chenal principal, enlevant sur la batture n° 1, au côté sud du chenal, 10,600 verges cubes de déblais; sur la batture n° 2, au nord du chenal, 13,600 verges cubes de déblais, et sur la batture n° 3, au nord du chenal principal, 3,650 verges cubes de déblais, formant un total, pour la saison, de 27,850 verges cubes de déblais, mesure prise sur les chalands. On a ainsi dragué le chenal jusqu'à une profondeur de 16 pieds d'eau, à mer basse, et les déblais enlevés consistaient en argile, cailloux et argile dure.

La batture n° 1 est située à 5,800 pieds, en montant, du phare inférieur, sur le côté sud du chenal; elle a été draguée sur une distance de 350 pieds, parallèlement avec le chenal, sur une largeur de 100 pieds et jusqu'à une profondeur de 16 pieds, ce qui correspond à 14 pieds, à l'écluse supérieure du canal Lachine. La batture n° 2 est située à 4,000 pieds du phare inférieur, en montant, sur le côté nord du chenal principal; elle a été draguée sur une longueur de 350 pieds, parallèlement avec le chenal, sur une largeur de 150 pieds et jusqu'à une profondeur de 16 pieds. La batture n° 3 est située à 3,000 pieds du phare inférieur, au nord du chenal principal, en montant; elle a été draguée sur une longueur de 600 pieds, une largeur de 100 pieds et une profondeur de 16 pieds.

Du 16 mai jusqu'au 15 septembre 1917, la drague *P. W. D. No. 123* a enlevé 29,500 verges cubes de déblais, mesure prise sur les chalands; un chenal de 14 pieds a été creusé, au nord du chenal principal; 41·6 pour 100 des travaux ont été exécutés.

Afin de compléter le dragage jusqu'à 16 pieds au-dessous de l'extrême eau basse, on devra enlever 53,855 verges cubes de déblais, mesure prise sur place, ou 71,807 verges cubes, mesure prise sur les chalands. Il faudra faire ce dragage sur sept différentes battures sur les deux côtés du chenal principal, sur une distance de 2 milles; le chenal ainsi creusé aura 500 pieds et ces travaux emploieront une drague du type n° 116 pendant deux saisons.

LAPRAIRIE.

Laprairie, dans le comté de Laprairie, est une ville située sur la rive sud du Saint-Laurent; il y a une gare du chemin de fer du Grand-Tronc. (Ces travaux sont décrits dans le rapport annuel de 1918.)

(*A*) *Digue—Contrat.*—Le contrat adjugé avec Quinlan et Robertson ayant été annulé, on a demandé des soumissions, en août 1918, afin de compléter les travaux suivants sur la digue:

(*a*) Le dragage d'une tranchée le long et au-dessous de l'ouvrage en pierre perdue actuel sur le côté ouest, sur une distance de 25 pieds au sud du pont, et une distance

de 30 pieds au point de chaînage 6,250, et le renforcement du dit ouvrage en pierre perdue afin de l'empêcher de s'écrouler pendant que le dragage se fait.

(*b*) Le remplissage du fond de ces tranchées avec une couche de pierres de 2 pieds d'épaisseur et 3 pieds de largeur.

(*c*) Le prolongement à ces endroits de l'ouvrage en pierre perdue du côté ouest sur une épaisseur de 18 pouces en suivant la même pente, jusqu'au sommet de l'empattement en pierre.

(*d*) La reconstruction, aux endroits indiqués, de l'ouvrage en pierre perdue de 18 pouces sur le mur de l'ouest, à partir du chaînage 2,800 jusqu'au chaînage 4,200, et du chaînage 6,155 jusqu'au chaînage 6,680.

(*e*) Le nivellement de l'ouvrage en pierre perdue du mur de l'ouest avec une couche de béton de 6 pouces d'épaisseur, à partir de l'endroit où la pose de la surface avait été interrompue jusqu'au pont et du pont jusqu'au chaînage 4,200. Une partie de cette surface aura 18 pouces d'épaisseur aux abords du pont.

(*f*) La pose d'une surface de béton de 6 pouces d'épaisseur sur l'ouvrage en pierre perdue du mur de l'ouest, à partir du chaînage 6,155 jusqu'au chaînage 6,680, sur une hauteur de 5 pieds au-dessus des empattements en pierre.

(*g*) Le changement de la pente de 1 dans 4 à 1 dans 1 avec un remplissage en pierre et une couche en pierre perdue, sur la digue de l'est, à partir de l'endroit où l'ouvrage avait été discontinué jusqu'au chaînage 4,200.

(*h*) La pose d'une surface en béton de 12 pouces d'épaisseur sur la partie de la pente est de la digue adjacente au pont.

(*i*) La pose de garde-roues en pierre de 18 pouces de hauteur sur les deux côtés de la chaussée de la digue, sur toute sa longueur, à partir des extrémités des bordures en béton actuelles.

(*j*) Le nivellement de toute la chaussée de la digue sur une largeur moyenne de 20 pieds et une épaisseur moyenne de 3 pouces, avec de la pierre, de la pierre concassée, du gravier et du sable, le tout convenablement passé au rouleau.

(*k*) La construction d'une passerelle inclinée en madriers conduisant à la digue, au chaînage 4,200.

Le contrat a été accordé le 14 septembre aux MM. Duranceau et Poupart, au montant d'environ $22,874.

En avril, les entrepreneurs avaient complété les travaux désignés par les lettres A, B, C, D, E, F, G, H et K et exécuté 20 pour 100 des travaux désignés par les lettres I et J, au coût total de $14,647.25.

(*B*) *Passerelle en madriers.*—Pendant l'exercice financier de 1915-16, afin de ne pas nuire au trafic au cours de la construction de la digue, on a construit en huit jours une passerelle en madriers, le long de la digue, sur une longueur de 6,500 pieds.

Cette passerelle a 16 pieds de largeur et est construite en madriers de 3 pouces posés en long sur des traverses de 8 par 4 placées à 3 pieds d'intervalle. Là où la chose était nécessaire, on a posé une grade-roue de 8 pouces de hauteur sur chaque côté de la passerelle. Cette passerelle a été élargie jusqu'à 24 pieds aux courbes, et on a creusé des fossés sur chaque côté. Dépenses totales: $14,924.82.

Au cours de l'exercice financier de 1916-17, la passerelle en madriers et le pont temporaire ont été entretenus. Les madriers brisés ont été renouvelés et le chemin a été tenu en parfait état. Cet ouvrage a été fait à la journée.

Au cours du présent exercice financier, cette passerelle en madriers et le pont temporaire ont été entretenus en bon état. Ces travaux ont été faits à la journée et ont coûté environ $3,375.46.

Une dépense additionnelle de $500 a été faite pour le loyer du terrain et du hangar et pour les annonces.

RIVIÈRE-DU-LOUP (EN HAUT).

Cette rivière coule à travers le comté de Maskinongé; elle prend sa source dans les Laurentides, à 74 milles au nord, et se jette dans le Saint-Laurent, sur la rive nord du lac Saint-Pierre, à Louiseville.

Pendant la dernière saison, le ministère décida de prêter gratuitement la drague *P.W.D. No. 106* à la *Tourville Lumber Mills Company;* cette compagnie fit faire du dragage à ses propres frais. Les travaux ont été exécutés en avant du quai appartenant à cette compagnie, sur une distance de 1,200 pieds, une largeur de 45 pieds et une profondeur de 10 pieds à mer basse. On a enlevé 10,450 verges cubes d'argile et de sable, mesure prise sur les chalands. Les travaux ont été commencés le 25 septembre et discontinués le 16 novembre 1918.

RIVIÈRE SAINT-MAURICE (CHENAL DE L'EST).

La rivière Saint-Maurice coule à travers les Laurentides sur un parcours de 300 milles et se décharge dans le Saint-Laurent, aux Trois-Rivières.

On a passé un contrat avec la *Laurin and Leitch Engineering and Construction Company, Limited,* de Montréal, le 27 juillet 1918, et la drague *Progress, P.W.D. No. 116* a été employée à creuser le chenal de l'est. Les travaux exécutés au cours de la saison sont comme suit:

1. Le dragage d'une partie d'un bassin en avant de l'établissement de la *Tidewaters Shipbuilding Company, Limited;* le dit bassin a une forme irrégulière et mesure 900 pieds de longueur par une largeur moyenne de 155 pieds et une profondeur de 15 pieds à l'eau basse. Le total des déblais enlevés dans cet ouvrage est de 54,592 verges cubes, et le dragage a été fait par la drague n° 4 de la *Laurin and Leitch Engineering and Construction Company, Limited.*

2. On a dragué un autre petit bassin d'une longueur de 900 pieds à partir du pont du chemin de fer Pacifique-Canadien, en descendant le courant, afin de permettre aux vaisseaux de tourner dans la courbe de la rivière à cet endroit. Ce bassin est de forme irrégulière; il mesure 800 pieds de longueur par 80 pieds de largeur en haut du courant, par 150 pieds de largeur au milieu et par 40 pieds de largeur en bas du courant; sa profondeur est de 15 pieds à l'eau basse. Ce dragage a été fait par la drague n° 4 de la *Laurin and Leitch Company,* qui a enlevé 12,923 verges cubes de déblais, et par la drague *Progress, P.W.D. No. 116,* qui a enlevé 8,263 verges cubes de déblais. Le reste du dragage sur une longueur de 3,500 pieds par une largeur de 40 pieds au fond jusqu'à une profondeur de 15 pieds, a été fait en grande partie par la drague *Progress, No. 116,* qui a enlevé 48,523 verges, et par la drague n° 4 de la *Laurin and Leitch Company,* qui a enlevé 5,010 verges cubes de déblais dans le dit chenal.

Un total de 72,525 verges cubes de déblais a été enlevé par la drague n° 4 de la *Laurin and Leitch Company;* la quantité de déblais enlevé par la drague *Progress, No. 116, P.W.D.,* a été de 56,786 verges cubes, ce qui donne un grand total de 129,311 verges cubes, mesurées dans les chalands. En se basant sur les sondages que l'on a fait après le dragage, on a constaté qu'il y avait 122,616 verges cubes mesurées sur place, donnant ainsi un facteur d'expansion de 5·9 par 100. Les déblais enlevés comprenaient de la glaise, du sable et quelques palplanches de la palée d'un vieux batardeau du pont du chemin du Pacifique-Canadien.

Le contrat du dragage a été adjugé au taux de 18½ cents par verge cube, pour les déblais mesurés dans les chalands; l'enlèvement des palplanches de la palée a été payé conformément aux clauses concernant les débris de naufrage. L'ouvrage a été commencé le 4 août et discontinué le 26 novembre 1918 à cause de l'état avancé de la saison.

ONTARIO.

FORT WILLIAM.

Fort William, district de Thunder Bay, est situé à l'embouchure de la rivière Kaministikwia, près de l'extrémité nord-ouest du lac Supérieur. Cette ville, et celle de Port Arthur, qui est placée immédiatement au nord, forment le terminus ouest de la navigation sur les grands lacs en Canada.

Le havre comprend des chenaux navigables, de 13.02 milles de longueur dans la rivière Kaministikwia et les rivières McKellar et Mission, qui ont été draguées en grande partie jusqu'à une profondeur de 25 pieds au-dessous du niveau de l'eau basse, sur une largeur moyenne de 500 pieds entre les limites de la tête du havre. Le havre offre un front de 22·45 milles, approprié à la construction de quais; cette construction occupe déjà actuellement une étendue de 7·61 milles.

(Vieux quai à charbon du chemin de fer C.-N.)

On a construit en 1918 des ouvrages sur un front de....	230	pieds.
On a démoli en 1918 une longueur de front de........	860	"

Dragage.

Les travaux de dragage exécutés dans ce havre pendant l'exercice financier courant ont été adjugés par contrat à la *Great Lakes Dredging Co., Limited.*

Ce contrat, expiré le 15 décembre 1918, comprenait tout le dragage fait pour élargir et creuser la rivière Kaministikwia et le chenal Mission; et tous les travaux exécutés pendant la dernière saison l'ont été par la drague *N° 6* et la drague *Frank* entre les dates suivantes: drague *N° 6,* du 8 mai au 26 novembre, inclusivement; la drague *Frank,* du 16 mai au 13 novembre, inclusivement.

Le chaland *Sampson,* muni d'une grue, a été aussi employé pendant un court espace de temps pour couper et abaisser les bords argileux escarpés de la rivière, et enlever de gros cailloux et certaines obstructions situées dans le havre, pendant qu'un chaland muni d'un perforateur a été mis en opération du 11 novembre au 26 novembre pour enlever au moyen d'explosifs un lit de cailloux dans le chenal de la rivière Mission.

Pendant la saison, il avait été autorisé de draguer une quantité totale de 789,998 verges cubes de déblais, mesurés dans les chalands, dont 441,741 verges devaient être enlevées dans l'étendue principale formant partie du contrat d'entreprise, et dans le bassin de virage à West Fort, et 348,257 verges comprises dans la démolition du quai à charbon du C.-N. et l'élargissement des abords en bas du bassin de virage de West Fort.

La quantité totale que l'on a draguée a été de 591,339 verges cubes de déblais, mesurés dans les chalands, comprenant 434½ verges de la classe " B "; les quantités enlevées par chaque drague sont comme suit:

Drague *N° 6*....................	305,384	verges cubes, m.c.
" *Frank*..................	285,955	" " "
Total................	591,339	" " "

Les travaux suivants ont été exécutés:

Etendues principales formant partie du contrat et le bassin de West Fort—

Rivière Kaministikwia.—Toute l'étendue devant être draguée pour améliorer le bassin de virage de West Fort a été creusée jusqu'à la profondeur requise. La drague

N° 6 a fait la grande partie de cet ouvrage et l'on a enlevé une quantité totale de 187,672 verges de déblais. Dans le dragage de ce bassin, il s'est présenté des difficultés considérables immédiatement en avant de la propriété de la *Canadian Car and Foundry Co., Limited,* à cause des travaux entrepris par cette compagnie pour construire son chantier maritime, et plus tard par le fait d'amarrer au quai de la compagnie les vaisseaux venant d'être lancés, tout ceci a certainement eu pour résultat de retarder les travaux de dragage.

Le chenal entre le pont du G.-T.-P. et l'extrémité supérieure du vieux quai à charbon du C.-N. a été curé par la drague *Frank,* qui a enlevé une quantité totale de 20,215 verges de déblais.

Certaines battures ont été rasées par la drague *N° 6,* entre le chenal Mission et l'élévateur " B ", on a enlevé en cet endroit 10,657 verges cubes de déblais.

Un petit banc de sable en avant du quai à charbon dur du C.-N. a été dragué, on a enlevé 529 verges cubes de déblais.

Chenal Mission.—Quelques battures situées à la tête du chenal Mission, à son confluent avec la rivière Kaministikwia, jusqu'à la traverse des tuyaux de l'aqueduc, ont été enlevés par la drague *Frank* qui a creusé jusqu'à la profondeur requise; la quantité des déblais enlevés a été de 10,415 verges.

On a aussi fait disparaître des battures semblables qui se trouvaient entre les hangars à charbon dur de la *Fort William Coal Dock Company* et le chenal d'entrée. Il a été enlevé 73,164 verges de déblais; dans ces endroits les deux dragues ont été mises en opération.

Il a été nécessaire de draguer à nouveau certaines parties du chenal d'entrée à Thunder Bay pour y maintenir la profondeur requise, parce que des battures avaient commencé à se former. La drague *Frank* employée à ces travaux a enlevé 55,480 verges de déblais.

Démolition du quai à charbon du C.-N. et élargissement des abords du bassin de virage de West Fort.—

Rivière Kaministikwia.—Dans ces travaux de dragage on a enlevé 233,297 verges de déblais, dont 88,306 verges sur le côté nord de la rivière et 144,991 verges cubes sur le côté sud.

Tout ce dragage a été fait jusqu'à une profondeur de 25 pieds au-dessous du niveau de l'eau basse, ou 601·86 pieds au-dessus de la marée moyenne dans le port de New-York, N.-Y.

En sus des travaux ci-dessus mentionnés, la *Ogilvie Flour Mills Co., Ltd.,* a dragué 1,152 verges de déblais, et la *Canadian Car and Foundry Co., Ltd.,* 1,780 verges de déblais; ce dragage a été fait aux propres frais de ces compagnies pour faire disparaître des battures en avant de leurs propriétés respectives dans la rivière Kaministikwia, et les dites compagnies ont toute la responsabilité de l'exécution de ces travaux.

Dépense totale jusqu'au 31 mars dernier pour les ouvrages adjugés par contrat, $100,016.81.

Les prix d'unité acceptés par ce contrat sont comme suit:

Dragage d'élargissement—Roc, $2.40 par verge cube, m.c. Toutes les autres classes de déblais, 10¼ cents.

Dragage pour creuser à la profondeur requise—Roc, $2.85 par verge cube, m.c. Toutes les autres classes de déblais, 22½ cents.

Remorquage additionnel—1 cent par verge cube, m.c., pour chaque mille de plus que 3½ milles.

Sommaire des quantités draguées, en vertu de ce contrat, aux différents endroits mentionnés:

Parties principales et bassin de virage de West Fort.

Rivière Kaministikwia:		
Bassin de virage de West Fort..	187,672	
Pont du G.-T.-P. jusqu'au quai à charbon du C.-N..	20,215	
Chenal Mission jusqu'à l'élévateur "B"..	10,567	
Quai à charbon dur du Pacifique-Canadien..	529	
		218,983
Chenal Mission:		
Rivière Kaministikwia jusqu'à la traverse des tuyaux de l'aqueduc..	10,415	
Jusqu'à l'entrée conduisant au hangar à charbon..	73,164	
Chenal d'entrée..	55,480	
		139,059
Quai à charbon du C.-N., et élargissement des abords du bassin de virage de West Fort:		
Côté nord de la rivière Kaministikwia..	88,306	
Côté sud de la rivière Kaministikwia..	144,991	
		233,297
Total (verges cubes mesurées dans les chalands)..		591,339

Relativement au contrat précité il est opportun de mentionner qu'avant l'exercice financier courant on avait dragué une quantité totale de 15,264,361 verges cubes, mesurées dans les chalands, au coût total de $2,530,287.61, de sorte que la totalité du dragage en vertu de ce contrat représente 15,855,700 verges cubes de déblais et un montant de $2,630,299.42.

Démolition du vieux quai à charbon du C.N.—

Un arrêté du conseil en date du 10 juin dernier a autorisé l'acceptation de la soumission revisée de Stuart Mackenzie de Fort William pour la démolition de la superstructure et de la palée du vieux quai à charbon du C.-N., à Fort William, aux prix suivants:

170 cordes à $3 par corde..	$ 510
58,400 pieds linéaires de palplanches à 10 cents du pied lin.. ..	5,840
Total..	$6,350

Ces travaux ont été exécutés du 15 juin au 17 août dernier, et les quantités totales de déblais enlevés ont été comme suit:

184·4 cordes de bois.

42,150 pieds linéaires de palées enlevées.

La dépense totale pour l'exécution de cette dernière entreprise a été de $5,038.20.

PORT ARTHUR.

Dragage.

La ville de Port Arthur a une superbe position naturelle sur la rive de la baie Thunder, près de l'extrémité nord-ouest du lac Supérieur. Le front de cette ville sur le lac est de sept milles et demie et peut se prolonger considérablement.

Pendant la présente saison, en vertu d'un contrat adjugé à la *Canadian Dredge Company, Limited,* la drague *Excelsior* a enlevé une quantité totale de 178,321.72

verges cubes de déblais mesurés dans les chalands. Cette quantité comprend 154,207.58 verges de déblais de la classe "B" et 24,144.14 verges de déblais de la classe "A". La première classe se compose principalement d'argile et de sable, et d'une certaine proportion de galets de consistance friable. La dernière classe consiste en roc solide, provenant de la moitié intérieure de la cale (slip) en face de l'élévateur Richardson, qu'il a fallu extraire au moyen de foreuse et de matières explosives, elle comprend aussi une certaine quantité de gros cailloux, excédant chacun 2 verges cubes de dimension, qui ont été enlevés en brisant le roc.

Les endroits où le dragage a été fait et les quantités des déblais qui y ont été enlevés sont comme suit:

Localités du dragage.	Quantités.
La cale entre l'élévateur de la *Saskatchewan Cooperative* et l'élévateur des *United Grain Growers;* dragage des battures jusqu'à 25 pieds au-dessous du niveau de l'eau basse (verges cubes, m.c., déblais de la classe "B")	28,733
La cale en avant de l'élévateur de James Richardson & Sons; 150 pieds de largeur, 25 pieds de profondeur au-dessous du niveau de l'eau basse dans la moitié extérieure de la cale, et 22 pieds au-dessous du niveau de l'eau basse dans la moitié intérieure de de la cale (verges cubes, m.c., déblais de la classe "B")	43,223
Et (verges cubes, m.c., déblais de la classe "A")	24,114
Le chenal d'entrée à la cale Richardson, 270 pieds de largeur, 25 pieds au-dessous du niveau de l'eau basse, sur une longueur de 1,300 pieds (verges cubes, m.c., déblais de la classe "B")	89,501
Elargissement du chenal de King, immédiatement au nord du chenal d'entrée principal, creusage jusqu'à 25 pieds au-dessous du niveau de l'eau basse (verges cubes, m.c., déblais de la classe "B")	1,744

Le niveau de l'eau basse, ou le zéro de l'indicateur du niveau de l'eau correspond à l'élévation 601·86 au-dessus de la marée moyenne, à New-York. Pendant la présente saison, la hauteur moyenne du niveau de l'eau a été d'environ 1·3 pied, variant de 0·5 pied au-dessous de l'eau basse a 0·8 pied au-dessus de l'eau basse.

Les dépenses pendant l'exercice financier se terminant le 31 mars 1919 ont été de $69,386.17.

PORT BURWELL.

Dragage.

Le ruisseau Otter dépose continuellement des sédiments dans le bassin de virage et entre les quais principalement pendant la crue des eaux. Au sud du brise-lames, les courants du lac et les tempêtes accumulent des bancs de sable dans le chenal qui a été dragué. Il s'en suit que pour garder une profondeur d'eau suffisante à la navigation il est nécessaire de faire beaucoup de dragage.

Au ruisseau, entre la cale du bateau traversier et le pont public, il s'est accumulé des dépôts d'alluvion en si grande quantité que les chalutiers n'ont pu naviguer dans cette partie de la rivière. C'est pourquoi l'on a dragué un chenal pour permettre aux bateaux de se rendre au quai public; les dimensions de ce chenal sont comme suit: Longueur, 1,020 pieds; largeur 40 pieds; profondeur, 20 pieds.

Les déblais dragués à l'extrémité extérieure du quai d'entrée, sur le côté nord, consistaient en terre d'alluvion, tandis que du côté sud c'était surtout du sable avec un peu de terre près des quais.

Le dragage a été fait par la drague *No. 117, P.W.D.*, qui a été mise en opération du 8 avril au 31 août, et du 18 novembre au 21 décembre.

Le tableau suivant donne un état comparatif des déblais mesurés sur place et des déblais mesurés dans les chalands, basé sur des mesurages faits en mars 1918, et du 15 au 22 août 1918:

DRAGAGE 1918-19.

Localité.	Dimension moyenne en pieds.	Vgs cubes, mes. de ch.	Vgs cubes, mes. sur place.	Facteur d'expans.
				%
Bassin de virage au nord de la cale du traversier.	{ 276·6 x 486·6 x 3·6 ; 80·0 x 840·0 x 8·3 }	57,144	39,332	71·4
Entre les quais	103·3 x 780·0 x 2	26,125	8,459	208·8
Chenal, brise-lames de l'est	100·0 x 1,025 x 2	30,323	16,230	85·7
Chenal d'entrée, brise-lames sud	246·0 x 752·0 x 2·5	62,581	25,000	150·3
Chenal à Otter Creek	1,020·0 x 40·0	25,786	.....	.....
Total	.....	201,959		

On remarquera que le facteur d'expansion est extraordinairement élevé, cela est dû probablement à la grande quantité de sédiments déposés par le ruisseau Otter et de sable entraîné dans le fond du lac pendant le cours même des travaux de dragage.

Le dragage a été arrêté et la drague a été mise en réparation à Port Burwell, afin de continuer les travaux pendant la prochaine saison.

PORT STANLEY.

Dragage.

Port Stanley est un établissement important de commerce de poissons et de trafic général.

La crique Kettle charrie des sédiments dans le havre intérieur et dans le bassin de virage, particulièrement pendant la crue des eaux, et le sable remplit le chenal dragué au sud des brise-lames.

La drague du ministère *No. 117* fut employée à cet endroit du 3 septembre au 14 novembre et a enlevé pendant cette période les quantités de déblais suivantes:

DRAGAGE FAIT EN 1918.

Localité.	Dimensions moyennes en pieds.	Verges cubes, mesurées sur place.
Havre intérieur	100 x 523	17,406
Chenal d'entrée extérieure et quais	160 x 737·5	26,272
Chenal d'entrée extérieure aux brise-lames	235 x 450·8	17,379
Total des verges cubes draguées	.....	61,057

L'entrepreneur, M. Hogan, a fait des travaux de dragage entre le vieux brise-lames Père-Marquette et le nouveau brise-lames afin de creuser un lit pour la construction du dit brise-lames et draguer un chenal y donnant accès. Cet ouvrage a été payé d'après la liste des prix mentionnés dans les termes du contrat adjugé pour construire le brise-lames.

RIVIÈRE RUSCOM.

Dragage.

La rivière Ruscom se jette dans le lac Sainte-Claire, à 5 milles à l'est de la rivière Belle.

En 1907, on a creusé un chenal d'une profondeur de 6 pieds; ce chenal est resté ouvert pendant six ou sept ans; il s'y est pris alors du poisson en abondance et l'on en a fait une exportation considérable. Du dragage nouveau, en cet endroit, a été fait du 4 au 26 juin, par la *Windsor Dredging Company* qui en avait le contrat, à l'exception de 174 verges qui ont été draguées une deuxième fois à une date plus avancée.

Par ce dragage on a creusé un chenal de 27 pieds de largeur par 1,950 pieds de longueur avec une profondeur de 5½ pieds au-dessous du zéro de l'indicateur du niveau de l'eau. Le zéro de l'indicateur employé cette année était à un pied plus bas que celui du niveau employé en 1907. Il a été enlevé 6,501·4 verges cubes de déblais et le coût de l'ouvrage a été de $1,700.20.

On s'attend à ce que ce chenal aura besoin, après un certain temps, d'être dragué une deuxième fois.

SARNIA.

Dragage à Salt Block.

Sarnia est une ville manufacturière importante située sur la côte de l'est de la rivière Sainte-Claire, dans le comté de Lambton, à 3 milles au sud du lac Huron.

Afin d'aider à l'importation du charbon à la *Sarnia Salt Block* et à la *Cleveland & Sarnia Mills Company* un chenal a été dragué dans la baie de Sarnia avec les dimensions suivantes: Longueur, 1,030 pieds; largeur moyenne, 63 pieds; profondeur moyenne de la tranchée, 2·884 pieds.

La quantité totale de déblais enlevés a été de 7,152 verges cubes, mesurées sur place. Le dragage a été fait par la *Ontario Gravel Freighting Company* au taux de 35 cents par verge cube. Le coût total de l'ouvrage a été de $2,503.20. On a creusé jusqu'à une profondeur de 15 pieds au-dessous du zéro de l'indicateur du niveau de l'eau placé à Point Edward; il n'y a pas eu d'allouance pour la pente de la rivière entre Point Edward et Sarnia.

TORONTO.

La cité de Toronto, dont la population est d'un demi-million, est située près de la tête du lac Ontario, et possède un havre exceptionnellement bien situé et bien protégé, qu'on appelle la baie de Toronto. Le havre est protégé par une île spacieuse ayant la forme d'un croissant et séparée à chaque bout de la terre ferme par les chenaux de l'est et de l'ouest, qui donnent entrée dans la baie.

(L'ouvrage se rapportant à cet endroit a été décrit dans le rapport annuel de 1915.)

Section " A ".—Le mur de protection du côté de l'est, que l'on se propose de construire sur le front du lac aura une longueur de 17,295 pieds; il se prolongera du chenal de l'est jusqu'à l'avenue Woodbine. Ce mur sera construit en chevalets de pilotis avec une superstructure en béton. Les plans de cet ouvrage sont complétés mais les travaux ne sont pas encore commencés.

Section "B".—Le brise-lames ouest comprend des sections de mur se prolongeant parallèlement jusqu'à la ligne de la rive à une distance approximative de 300 pieds.

Pendant la dernière saison, on n'a fait seulement que des travaux de rectification au brise-lames. Environ 100 tirants en fer de 2 pouces de diamètre ont été placés

dans le brise-lames ainsi que 26 pilotis carrés. Ces réparations comprennent l'ouvrage même de rectification, mais d'autres parties endommagées ou rendues inutiles pour d'autres causes n'ont pas été renouvelées par l'entrepreneur. En conséquence on a fait les déductions mentionnées dans le tableau suivant:

Item.	Description de l'ouvrage	Déduction.	Prix d'unité.	Montant.
12	Pilotis ronds	9,196 pds linéaires	$0 40	$3,678 40
13	Ouvrage en caisson	581 vgs cubes	4 90	2,846 90
20	Dragage	4,444 vgs cubes	3 75	1,666 50
20-A	Plancher de pruche	1,680 pds m.p.	0 09	151 20
				$8,343 00

Section "C".—Chenal des vaisseaux et bassin de virage.—Dans cette partie de l'ouvrage les travaux ont fait des progrès considérables; toute la vieille substructure a été rectifiée; 18,744 verges cubes de béton ont été posées dans la superstructure complétant ainsi les deux murs du chenal des vaisseaux et formant un total de 13,002 pieds linéaires de mur.

Comme dans l'année précédente, les entrepreneurs ont fait cet ouvrage à sec en maintenant le niveau de l'eau à 2 pieds environ au-dessous du sommet des pilotis des chevalets.

Dans le bassin de virage, tous les pilotis ronds, les chapeaux et les solives sont pratiquement en place. Pendant la présente saison on n'a pas fait de travaux dans cette partie de l'ouvrage.

En même temps, tout le chenal des vaisseaux a été dragué jusqu'à la profondeur requise et les déblais ont été employés pour le remblayage en arrière des murs.

Le tableau suivant contient le sommaire des travaux exécutés depuis le 1er avril 1918 au 31 mars 1919:

Pilotis ronds	$ 3,837 92
Pruche	302 40
Palplanches en sapin de la Colombie-Britannique	11,861 35
Sapin de la Colombie-Britannique dans d'autres parties de l'ouvrage	138 76
Béton	164,911 92
Acier de structure	20,835 21
Boulons à pointe perdue, etc	5,616 54
Poteaux d'amarrage en fonte	5,477 22
Moises en sapin de la Colombie-Britannique	16,129 07
Dragage	45,926 07
Total	$274,131 46

Pendant la saison il a été fait de l'ouvrage supplémentaire pour un montant de $216.73, consistant à poser des plaques-cornières aux angles A, B, K, V et Wl, et à remplir les poteaux d'amarrage avec du béton.

Section "D", murs de soutènement, cale du nord et mur à voie marginale.—Cette partie de l'entreprise connue sous le nom de cale du nord ou chenal de diversion du Don a été complétée pendant l'exercice financier 1916-17 et prête à recevoir le remblayage, ainsi que le mur du nord à voie marginale.

Dans la section W-Wl, connue sous le nom de prolongement de Polson (994 pieds de longueur), la partie en béton de la superstructure a été complétée et toute la superstructure a été construite pendant la présente saison. L'ouvrage a consisté à poser 334 verges de béton et 62,394 pieds de bois m.p.

Dans les sections KV et VY, connues sous le nom de voie marginale, on a posé 388 verges cubes de béton et parachevé cette partie de l'ouvrage.

Dans le cours du présent exercice financier il ne s'est fait aucuns travaux dans les murs du chenal de ventilation.

Le tableau suivant contient le sommaire des travaux exécutés du 1er avril 1918 au 31 mars 1919:

Pilotis ronds		$ 58 17
Pruche		4,367 59
Palplanches en sapin de la Colombie-Britannique	$5,272 05	
Sapin de la Colombie-Britannique dans d'autres parties		33 26
Béton		4,581 40
Acier d'armature		587 67
Acier de structure		4 22
Boulons à pointe perdue, etc		454 00
Moises en sapin de la Colombie-Britannique		1,573 58
Poteaux d'amarrage en fonte		670 68
Dragage dans le chenal de ventilation		472 49
	$5,272 05	$12,903 06
		5,272 05
		$ 7,631 01

La déduction de $5,272.05 indiquée ci-haut pour les palplanches en sapin de la C.-B. est le résultat d'un ajustement entre les décomptes progressifs et le décompte final.

Généralement.—La valeur brute des travaux exécutés et des matériaux fournis par les entrepreneurs, telle que montrée dans les décomptes définitifs, en date du 17 décembre 1918, est de $2,759,890.11.

L'avance payée pour les matériaux déposés dans les cours est actuellement de $2,909,09, soit $40,426.65 de moins qu'au 31 mars 1918.

La valeur brute des travaux exécutés du 1er avril 1918 jusqu'au 31 mars 1919 est de $273,419.47. Le coût des salaires de l'inspecteur, de l'ingénieur, de l'entretien et de l'équipement du bureau de l'ingénieur pour cette période a été de $33,026.52.

Le 21 décembre 1917, le ministère a notifié la *Canadian Stewart Company, Limited,* que son contrat prendrait fin à l'achèvement des murs du chenal des vaisseaux, et des murs à voie marginale du nord et du sud. Cet ouvrage a été complété pendant l'exercice financier 1918-19, et le 4 février 1919, un arrêté du conseil a été adopté pour annuler le dit contrat.

Le 10 mars 1919, un nouveau contrat a été passé entre le ministère et *Messrs. Roger Miller & Sons, de Toronto,* pour achever le bassin de virage et le chenal de ventilation, ainsi que pour réparer et compléter les sections A, B, C, R et S du brise-lames de l'ouest.

Les entrepreneurs se préparent pour la prochaine saison; on a commencé à construire une voie ferrée d'évitement et un chemin conduisant au bassin de virage, ainsi qu'un chantier sur le bord de la baie de Toronto pour faire des blocs en béton pour la superstructure du brise-lames.

MANITOBA.

HNAUSA.

Dragage.

Le but de ce dragage est d'améliorer le bassin à côté du quai du gouvernement.

On a dragué sur une superficie de 81 x 90 pieds avec une coupe moyenne de 6 pieds.

La quantité de déblais enlevés a été de 156 verges cubes, mesurés sur place; les déblais étaient formés d'argile dur.

Le dragage a été fait par la drague *No. 201, P.W.D.,* du 22 juillet au 3 août; un temps possible de 120 heures, dont 115 heures ont été perdues à cause des tempêtes et du mauvais temps.

RIVIÈRE ROUGE.

Dragage du nouveau chenal.

Le dragage en cet endroit a été fait dans le but de maintenir à la profondeur requise le chenal en dehors des ouvrages de protection.

Ces travaux comprennent une tranchée de 768 pieds par 140 pieds ayant une profondeur moyenne de 3 pieds. Ils doivent être répétés annuellement et varient selon l'étendue et la violence des inondations du printemps dans la rivière Rouge.

On a enlevé 11,941 verges cubes de déblais composés d'alluvion et d'argile, mesurés sur place, ces déblais avaient tous été dragués antérieurement et jetés par-dessus bord. L'ouvrage a été fait par la drague *No. 201, P.W.D.,* qui a été employée du 31 mai au 20 juillet et du 5 au 15 août, ou un temps possible de 534 heures, dont 426 ont été perdues à cause de température défavorable, de réparations, de remorquage, etc.

Le coût des travaux a été de $6,976,791, ou à raison de 58·4 cents par verge cube.

SASKATCHEWAN.

RIVIÈRE BIG STONE.

Les travaux exécutés dans cet endroit ont eu pour but d'améliorer la navigation dans les rapides de la rivière Big Stone, près de Cumberland House.

On n'avait jamais fait aucun ouvrage auparavant dans cette localité.

Les travaux, pendant la dernière saison, n'ont pas été complétés tels que projetés, à cause de la hauteur exceptionnelle de l'eau dans la rivière Big Stone, provenant de l'embâcle des glaces dans la rivière Saskatchewan.

L'ouvrage a consisté à faire les excavations dans l'argile et le gravier au moyen d'explosifs et d'un appareil à déblayer. On a aussi enlevé les gros cailloux et construit un chemin de halage, de 1,271 pieds de longueur, pour remorquer avec une amarre les bateaux à vapeur et les barges jusqu'en haut des rapides. Un chenal a été aussi creusé sur une longueur de 242 pieds et une largeur de 30 pieds par une profondeur maximum de 3 pieds à l'eau basse.

Les travaux ont été exécutés du 11 janvier au 28 février 1919; ils ont coûté la somme totale de $2,451.13.

LAC CUMBERLAND.

Dragage.

On a fait du dragage en cet endroit pour creuser un chenal à travers la batture qui barre le lac Cumberland au point où il se décharge dans la rivière Big Stone.

Les travaux exécutés pendant la dernière saison comprirent une tranchée de 4,140 pieds de longueur par 50 pieds de largeur et une profondeur moyenne de 2·8 pieds. Dans le cours des étés de 1914 et 1915, on avait dragué 35,000 verges cubes de déblais, ou 28,077 verges cubes mesurées sur place. Pour compléter l'ouvrage, il reste à enlever 20,000 verges cubes de déblais, mesurés sur place.

Les déblais consistent en argile, gumbo et sable.

La quantité des déblais enlevés a été de 27,350 verges cubes de déblais jetés par-dessus bord, ce qui correspond à 21,880 verges cubes mesurées sur place et donne un facteur d'expansion 1.2.

Le dragage a été fait par la drague *No. 208, P.W.D.,* du 20 mai au 25 septembre, un temps possible de 1,110 heures, dont 512½ heures ont été perdues à cause des tempêtes et une température défavorable.

Le coût de l'ouvrage a été de $7,935.23, ou à raison de 29.01 cents par verge cube de déblais mesurés sur place.

COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Esquimalt.

Jetée à charbon.

Le vieux quai étant trop délabré pour être réparé, des plans et dévis ont été préparés et un contrat a été adjugé à *Messrs. Palmer Bros.,* Vancouver, C.-B., pour renouveler la jetée où les vaisseaux viennent s'approvisionner de charbon.

On a construit un quai neuf ayant les dimensions suivantes: Tête du quai, 250 x 60 pieds; corps principal du quai, 183 pieds 6 pouces par 31 pieds 10½ pouces; abords sur les côtés, 150 pieds par 9 pieds 6 pouces, et 134 pieds 4 pouces par 20 pieds. Du bois créosoté a été employé partout pour les pilotis et les liernes au-dessous du niveau de l'eau haute. A la tête du nouveau quai, il y a une profondeur d'eau de 32 pieds au niveau de l'eau basse, et sa façade se trouve à une distance considérable de celle du vieux quai. L'ouvrage a été parachevé d'une manière satisfaisante en janvier 1919, au coût total de $46,781.06. On devrait pourvoir ce quai des méthodes améliorées pour décharger et placer le charbon dans les hangars adjacents et pour approvisionner de charbon les navires ou les chalands. Le système actuel de petits trucks est trop lent et trop dispendieux.

Esquimalt.

Quai du chantier maritime.

Des plans et devis ont été préparés pour la reconstruction du quai au chantier maritime et un contrat a été adjugé à MM. McDonald et Watson pour la somme de $52,-924.07 basée sur des prix d'unité.

RIVIÈRE FRASER.

Chantier de Bone, Ile Annacis.

Pour creuser un lit et ériger une annexe pour construire et y mouiller des chalands et autre outillage du ministère près des chantiers du ministère des Travaux publics sur l'île Annacis, la drague *Mudlark* a été mise en opération pour faire le creusage nécessaire. Les déblais étant trop menus pour être placés dans les compartiments de ces chalands, la drague *King Edward (305)* a été employée pendant les 2, 3, 11 et 12 avril 1918.

Une tranchée de 160 pieds de longueur par 100 pieds de largeur a été creusée avec angles droits bruts pour protéger le barrage en aile vis-à-vis du bassin de mouillage; ce bassin a été dragué jusqu'à 20 pieds de profondeur au-dessous du niveau de l'eau basse des grandes marées.

L'extrémité extérieure de la tranchée tombe en eau profonde dans le chenal principal de la rivière Fraser, à un mille au sud-ouest de la cité de New-Westminster.

Une quantité totale de 3,825 verges de déblais, mesurés sur place, a été pompée de la tranchée et déposée sur le bout extérieur du barrage, où ces déblais serviront à protéger le barrage contre tout affouillement.

Dans quelques années on sera obligé de faire d'autre dragage, le temps précis sera déterminé par les effets des inondations de la rivière Fraser et les besoins du bassin à cette époque.

Afin de favoriser la tendance naturelle de la rivière Fraser à se frayer une décharge vers la mer par un chenal défini et dans le but de diriger le cours des eaux de la manière la plus avantageuse au point de vue de la navigation, on a mis en opération la drague *Fruhling (303)*, pendant tout l'exercice financier de 1918-19, le long du chenal principal et à travers les bancs de sable à partir de Steveston jusqu'aux eaux profondes du golfe de Georgie, soit une distance de 5½ milles.

On ne peut pas donner les dimensions exactes des tranchées creusées par la drague, mais on calcule une longueur totale de 9,400 pieds linéaires par des largeurs variant de 200 à 300 pieds; ces tranchées ont été faites en suivant une ligne définie et déterminée d'avance parallèlement avec la ligne de la jetée actuelle et de celle qui est projetée, ainsi que dans la partie la plus profonde du lit de la rivière.

Entre les exercices de 1910-11 et 1918-19, les deux inclusivement, il a été dragué dans le chenal une quantité totale de 5,315,467 verges cubes de déblais. Le dragage fait en 1918-19 a contribué à maintenir dans le chenal une profondeur minimum de 14·0 pieds à l'eau basse des grandes marées, ou 26 pieds à marée haute de 12 pieds, et les travaux se continuent encore.

Dans les tranchées entre les bouées 1-3, 9-11 et 15-18, il a été enlevé 818,048 verges cubes (mesure de chaland) de sable et d'alluvion.

Il est impossible de déterminer la durée des améliorations faites par le dragage pendant le cours du dernier exercice financier, mais l'ouvrage de chaque année a pour but de faire un chenal plus ou moins permanent suivant la direction que lui donne la jetée actuelle.

Steveston.

Pour avoir une profondeur d'eau suffisante permettant aux petits vaisseaux de fret, aux remorqueurs, etc., de s'amarrer et de rester, en aucun temps des marées, le long des quais appartenant aux compagnies fabricant des conserves, à Steveston, on a dragué des bassins en avant des fabriques de la *Imperial Cannery* jusqu'à 10·0 au-dessous de l'eau basse des grandes marées, et jusqu'à 8·0 au-dessous de l'eau basse des grandes marées en avant des fabriques de la *Phœnix Cannery* et de la *Dominion Products Company.*

Trois bassins ont été creusés: celui d'en avant de la *Imperial Cannery* a 900 pieds de longueur par 155 pieds de largeur; celui qui se trouve en avant de la *Phœnix Cannery* a 1,000 pieds de longueur par 155 pieds de largeur; et le troisième en avant de la *Dominion Products Company* a 200 pieds de longueur par 150 pieds de largeur. Ces bassins sont isolés du chenal principal de la rivière Fraser par des battures à la marée basse, mais les vaisseaux profitent des hautes marées pour entrer dans ces bassins et en sortir.

Il a été enlevé de ces trois bassins une quantité totale de 56,000 verges cubes (mesurées sur place par des forages) de sable et d'alluvion. Comme l'ouvrage a été fait au moyen de la drague à succion *King Edward (305),* il n'y a pas eu de mesurage dans les chalands.

Les travaux ont été exécutés aux dates suivantes: 17 au 26 juin; 2 au 23 juillet; et du 30 octobre au 9 novembre 1918, soit un total de 43 jours, y compris le temps de se rendre au site de l'ouvrage, etc.

Steveston, chenal nouveau.

Depuis plusieurs années avant 1918, les eaux de la rivière Fraser, qui coulaient par le chenal connu sous le nom de marais de Woodwards (le seul chenal navigable à cette époque) avaient montré une tendance persistante à se frayer un chenal plus au nord, ce qui eut pour résultat l'obstruction de plus en plus prononcée du vieux chenal par la formation de battures, et une profondeur d'eau plus grande dans le nouveau chenal qui se trouva alors plus avantageux pour la navigation jusqu'à un endroit où les deux chenaux se rencontrent encore vis-à-vis de la ville de Steveston. Mais dans cette dernière place, le nouveau chenal était obstrué à son tour par un grand banc de sable, d'alluvion et d'argile. C'est pourquoi, au commencement de 1918, il fut décidé de draguer un chenal à travers ce barrage plutôt que de s'obstiner à entretenir le vieux chenal de Woodward où les battures se formaient constamment.

La drague *King Edward* (*305*) fut mise en opération le 8 mai et les travaux se continuèrent d'après les dates ci-après mentionnées pour creuser un chenal de 5,150

pieds de longueur par 300 pieds de largeur et une profondeur de 16 pieds à l'eau basse des grandes marées.

Du 8 mai au 15 juin; du 24 juillet au 31 août; du 12 septembre au 29 octobre et du 11 novembre au 26 mars.

Par ce dragage, il a été enlevé 545,900 verges cubes de déblais.

En sus de l'ouvrage fait dans le nouveau chenal par la drague *King Edward*, la drague *303* a creusé jusqu'à 16 pieds, à l'eau basse des grandes marées, un petit espace triangulaire situé à l'extrémité ouest du dit chenal pour le raccorder avec le chenal principal de la rivière.

Ce dernier dragage a été fait entre le 16 octobre et le 30 novembre, et l'on a enlevé 114,700 verges cubes de déblais (mesure de chaland) consistant en alluvion, sable et argile.

Woodwards Landing.

Pour donner un espace suffisant, le long du quai appartenant au gouvernement provincial, à Woodwards Landing, pour les bateaux qui font la traverse entre cet endroit et Ladner, une distince de 2½ milles, on avait demandé de creuser le bassin d'accostage jusqu'à une profondeur de 11 pieds à l'eau basse des grandes marées.

La drague *King Edward* (*305*) fut mise en opération le 27 mars 1918, et creusa une tranchée de 100 pieds de longueur par 50 pieds de largeur en avant du quai jusqu'à 11 pieds de profondeur dans le contour du fond de la rivière.

Une quantité totale de 195 verges cubes (mesurées sur place) de sable et d'alluvion a été enlevée dans une seule journée de travail.

HARDY BAY.

Hardy Bay est situé à l'extrémité nord de l'île de Vancouver. Le vieux quai en cet endroit, construit depuis plusieurs années, fut emporté par une tempête au commencement de 1918. Il fut alors décidé de le remplacer par une structure flottante, et la soumission de MM. McDonald et Watson, Victoria, offrant de faire cette construction pour $2,136 a été acceptée. Mais à cause des conditions défavorables de la température, l'ouvrage n'était pas encore commencé à la fin de l'exercice financier.

RIVIÈRE KICKING HORSE.

Le chenal de la rivière Kicking Horse, à Golden, était obstrué par un dépôt de gravier descendu du ravin au-dessus de la ville et accumulé dans les terrains bas sur lesquels cette dernière est construite. A un endroit, le gravier avait formé un barrage de plus de six pieds de hauteur, dont le sommet était un pied seulement au-dessous du niveau des bords de la rivière. Pendant les crues des eaux en 1916, 1917 et 1918, la rivière sortit de son lit et inonda considérablement les parties adjacentes de la ville et les terres cultivées des alentours, ce qui causa des pertes énormes à part d'autres grands inconvénients. Afin de prévenir le retour de ces inondations périodiques, il fut décidé de faire disparaître les obstructions dans une partie du chenal actuel aux endroits les plus nécessaires, en creusant un nouveau chenal de 150 pieds de largeur et presque 3,400 pieds de longueur avec une profondeur moyenne de 6 pieds.

Pour payer les dépenses de cet ouvrage, la province de la Colombie-Britannique a fourni un montant de $12,200, et une somme analogue a été donnée par le ministère des Travaux publics.

La compagnie du Pacifique-Canadien se trouvant grandement intéressée à ce sujet, prêta une pelle à vapeur d'une capacité de 3½ verges pour faire les excavations au-dessus de l'eau, tandis qu'au-dessous de l'eau on se servit de trois cure-moles à vapeur, appartenant au ministère,

Les travaux furent commencés en novembre 1918, et au 31 mars 1919, on avait enlevé 60,030 verges cubes de déblais, et un mur en pilotis et pièces de bois avait été construit sur une longueur de 600 pieds.

Jusqu'au 31 mars, cet ouvrage a coûté $23,073.26.

Les travaux se continuent.

SQUIRREL COVE.

Un nouveau débarcadère flottant a été construit en cet endroit; il a 18 x 36 pieds et les abords ont 6 x 100 pieds. Ce débarcadère a été ancré au moyen de deux monceaux de roc de 3 tonnes et de deux chaînes de 50 pieds. Le coût de l'ouvrage a été de $129,280.

VANCOUVER.

Le 5 mars 1918, le ministère a adjugé un contrat à MM. Hodgson et King pour la construction d'un hangar à marchandises sur le côté ouest du quai du gouvernement, et l'ouvrage a été commencé vers le 1er avril 1918, et fini le 4 janvier 1919, au coût de $128,280.

Le prix fixé dans le contrat était de $128,274, mais il y eut des travaux supplémentaires, à savoir, une modification des portes sur le côté de l'est, qui coûta $786, et la pose de rails sur le côté ouest du hangar, au prix de $220.

Le 27 septembre 1918, un contrat fut adjugé par le ministère à la *Canadian General Fire Extinguisher Company* pour l'installation d'un système de tuyaux d'arrosage dans les deux hangars sur le quai du gouvernement pour éteindre le feu en cas d'incendie. Les travaux commencés vers le 1er octobre 1918 ont été complétés le 31 mars 1919, au coût de $33,194.73. Le montant fixé dans le contrat était de $32,853.45, mais une somme supplémentaire de $341.28 fut accordée pour poser les fils électriques nécessaires aux compresseurs à air, qui ont été installés pour empêcher la gelée de pénétrer, vu que le système est du type des tuyaux à sec et que la bâtisse n'est pas chauffée.

Les autres dépenses sur le quai de Vancouver ont consisté à placer des rails sur le côté ouest du hangar, et à raccorder ces voies ferrées avec le chemin de fer-Pacifique-Canadien; elles ont été de $1,790.29.

Les dépenses totales pour le présent exercice financier ont été de $164,265.02.

Dragage.

Chantiers maritimes de Coughland, False Creek.—Pour faciliter la descente des vaisseaux, construits aux chantiers de Coughland, dans les cales de lancement, une requête avait été soumise au ministère, demandant de draguer jusqu'à 12 pieds, à l'eau basse des grandes marées, ces cales de lancement et le bassin à l'extrémité du quai.

Un contrat fut adjugé à la *Pacific Dredging Company,* pour enlever environ 22,000 verges cubes de déblais au prix de dix (10) cents par verge cube.

L'ouvrage a été commencé le 4 mai 1918, et entre cette date et le 20 mai, 15,816 verges cubes d'alluvion et d'argile durcie ont été draguées dans les cales et déchargées à la tête de False Creek, à l'endroit requis par la compagnie du chemin de fer *Canadian Northern.*

Le dragage a été fait en trois parties comprenant un bassin sur le côté ouest, ayant une longueur moyenne de 205 pieds et une largeur de 62 pieds; un bassin sur le côté de l'est, d'une longueur moyenne de 311 pieds et d'une largeur de 62 pieds; et un bassin de 127 pieds de longueur par 80 pieds de largeur, reliant à l'extrémité les deux premiers. Tous ces bassins ont été dragués à la ligne de 12 pieds de contour parallèlement au chenal principal de 20 pieds de False Creek.

Comme la drague à succion ne pouvait pas enlever tous les déblais durcis, un nouveau contrat fut donné à J. W. Pike pour faire le restant du dragage avec une

drague à cuiller, au prix de vingt-huit (28) cents par verge cube. Cet ouvrage a été commencé le 13 juin et le complété le 18 septembre 1918.

Une quantité totale de 3,297 verges cubes de déblais, mesurés sur place, a été enlevée, ils consistaient en argile dure et gros cailloux. Par mesurage de chaland cette quantité est de 4,455 verges cubes, ce qui donne un facteur d'expansion de 35 par 100.

Le nombre de verges draguées et le coût total de l'ouvrage est comme suit:

Pacific Dredging Co. . .	15,816	verges cubes à 10 cents par verge.	$1,581 60
J. W. Pike.	3,297	" " 28 " " .	928 16
Total.	19,113	" "	$2,504 76

Vancouver Gas Co., False Creek.—Pour procurer un bassin et l'espace nécessaires aux chalands et aux remorqueurs accostant au quai de la *Vancouver Gas Co.,* à False Creek, une requête a été soumise demandant de draguer en cet endroit jusqu'à une profondeur de 120 pieds à l'eau basse des grandes marées.

Un contrat fut adjugé à J. W. Pike pour enlever 12,850 verges cubes d'alluvion, de gros cailloux et de tuf au prix de trente-six cents et demie (36½) par verge cube.

Les travaux ont été commencés le 11 mars et complétés en autant que possible le 8 mai 1919; on avait enlevé 6,697 verges cubes de déblais dans le bassin.

Jusqu'au 31 mars 1919, inclusivement, on avait dragué 2,555 verges cubes de déblais au coût de $932.58 payés par le ministère. Le mesurage ci-dessus mentionné fait sur place correspond à 2,970 verges cubes mesurées dans les chalands, ce qui donne un facteur d'expansion de 16 par 100.

La superficie draguée comprend 318 pieds de longueur par 117 pieds de largeur, on n'a pu mettre en opération que la seule drague qui pouvait passer en-dessous du viaduque de la rue Georgia. Il a été impossible de creuser à la pleine profondeur requise sur toute l'étendue à cause de la dureté excessive de certaines parties du fond.

Cependant, le dragage pourra répondre aux besoins des remorqueurs et des chalands qui viennent dans le bassin, et la profondeur obtenue restera à ce niveau au moins pendant cinq ans.

Victoria.

Le 7 septembre 1918, un contrat fut adjugé pour la construction d'un hangar à marchandises, de 200 pieds par 199 pieds, y compris la pose des rails sur le quai n° 3.

Ce hangar est de forme analogue à celle du hangar construit l'année dernière sur le quai n° 2, et il est placé à 200 pieds de l'extrémité intérieure du quai, de sorte qu'on peut le prolonger aux deux bouts si en aucun temps le trafic du port l'exige.

Les rails, qui se raccordent avec le système actuel et la cale du traversier, forment une voie ferrée de surface placée sur chaque côté du quai et se rendant jusqu'à son extrémité, et aussi une voie abaissée se prolongeant jusqu'à l'extrémité du hangar.

Les travaux ont été commencés le 7 octobre et n'ont progressé que lentement jusqu'au commencement de 1919, à cause du retard dans la livraison des matériaux.

A la fin de l'exercice financier on avait fait de l'ouvrage pour une valeur de $57,-341, ou 75 pour 100 du montant total du prix du contrat qui est de $76,495; tout l'ouvrage sera complété en mai 1919.

Quai n° 3.

Le 27 décembre 1918, un contrat fut adjugé pour la construction d'une cale d'ajustage et pour modifier les défenses de protection au quai n° 3.

La cale (slip) est placée sur le côté nord du quai, vis-à-vis le centre du hangar actuellement en construction, et les travaux consistent à enlever une partie du mur du parapet en béton, faire le revêtement en béton, assembler et poser la cale mobile

avec son mécanisme; et aussi à renouveler 200 pieds des défenses avec des pièces de bois d'estacade.

Les travaux commencés le 29 janvier 1919 ont été complétés dans la dernière semaine de mars.

Le coût du contrat a été de $3,500.

DRAGAGE.

Dragage à l'entreprise et dragage fait à la journée, 1918-1919.

Port-Athur, Ont.

Contrat n° 9490, avec W. E. Phin, drague *Excelsior.*

Quantité de déblais enlevés: Classe A, 24,114.14, classe B, 154,207.58 verges cubes, mesure de chaland, à $2 par verge cube, pour les déblais de la classe A, et 13 cents par verge cube pour la classe B; les déblais consistaient en roc, glaise, sable et gravier. Montant payé, $68,275.25. Montant additionnel payé en 1917 dans le bassin Richardson, par Richardson & Sons, $1,301.07; inspection, $929; dépenses totales, $70,405.33.

Les travaux furent faits du 13 mai 1918 au 20 novembre 1919.

But de l'ouvrage: donner une profondeur navigable de 25 pieds dans tout le port.

Fort-William, Ont.

Contrat n° 7339, avec la *"Great Lakes Dredging Co."*; dragues *N° 6* et *Frank.*

Quantité de déblais enlevés: classe B, 590,904½ verges cubes; classe A; 434½ verges cubes, mesure de chaland; à $240, $286 par verge cube pour la classe A et 10¼, 26½ cents pour la classe B; glaise, sable, gravier et roc. Moyenne pour tous les matériaux, 16·9 cents.

Montant certifié pour paiement, $100,016.81, moins une retenue de $1,500. Inspection, etc., $3,350.50. Dépenses totales, $101,867.31.

Les travaux furent faits du 8 mai au 26 novembre 1918.

But de l'ouvrage: terminer le dragage des rivières Mission et Kaministiquia pour qu'elles aient un chenal de 500 pieds de largeur et 26 pieds de profondeur. Aussi parachever le bassin de virage Westfort.

False Creek, Vancouver, C.-B.

Contrat avec J. W. Pike, drague *Beaver No. 2.*

Quantité de déblais enlevés: 3,297 verges cubes, mesurées sur place, à 28 cents par verge cube, classe B.

Montant payé, $923.16.

Les travaux ont été faits du 13 juin au 20 septembre 1918.

But de l'ouvrage: Draguer un chenal et un bassin au chantier maritime Coughlan.

False-Creek, Vancouver, C.-B.—

Contrat avec la *Pacific Dredging Co.*

Quantité de déblais enlevés: 15,816 verges cubes, mesurées sur place, à 10 cents par verge cube, classe B; tuf et glaise.

Paiements autorisés, $1,581.60; dépenses totales, $1,581.60.

Les travaux ont été faits du 11 au 20 mai 1918.

But de l'ouvrage: dragage d'un chenal-bassin au chantier maritime Coughlan.

Fort-William, Ont.—

Contrat 11646, avec Stewart MacKenzie.

Quantité de déblais enlevés: 184·4 cordes à $3; 42,150 pieds linéaires de pilotis à 10 cents par verge cube.

Paiements autorisés, $4,768.20; inspection, $270; dépenses totales, $5.038.20.

Les travaux furent commencés en juin 1918 et terminés le 17 août 1918.

But de l'ouvrage: enlèvement de la superstructure et des pilotis du vieux quai du *Canadian Northern.*

Sarnia, Ont.—

Contrat avec la *Ontario Gravel Freighting Co.*

Quantité de déblais enlevés: 7,152 verges cubes, mesurées sur place, à 35 cents par verge cube; classe B, glaise.

Paiements autorisés: $2,503.20; dépenses totales, $2,503.20.

Les travaux furent faits du 17 avril au 14 mai 1918.

But de l'ouvrage: draguer un chenal dans la baie de Sarnia, le long du quai de la *Dominion Salt Co.*

Ruscum River, Ont.—

Contrat avec la *Windsor Dredging Co.*, drague *Réanne.*

Quantité de déblais enlevés: 6,501 verges cubes, mesurées sur place, à 20 cents par verge cube; classe B, sable et glaise.

Paiements autorisés, $1,300.20; inspection, $13.10; dépenses totales, $1,313.30.

Les travaux furent faits du 10 juin au 16 juillet 1918.

But de l'ouvrage: draguer un chenal de 5 pieds de profondeur et de 27 pieds de largeur, à l'eau basse, à l'entrée de la rivière.

Hardwick, N.-B., McLeans-Gully—

Contrat n° 11496, avec F. A. Fowlie; drague *Fowlie.*

Quantité de déblais enlevés: 8,884·6 verges cubes, mesure de chaland, à 36 cents par verge cube; classe B, sable et vase.

Paiements autorisés: $3,198.45; inspection, $122.50; dépenses totales, $3,320.95.

Ces travaux furent faits du 24 juin au 11 octobre 1918.

But de l'ouvrage: creuser un chenal de 5 pieds de profondeur à partir de la baie de Miramichi, à travers une batture dans le goulet McLeans.

Rivière Saint-Maurice, Trois-Rivières, P.Q.; chenal de l'est—

Contrat n° 11775, avec Laurin et Leitch; drague *N° 4.*

Quantité de déblais enlevés: 72,525 verges cubes, mesure de chaland, à 18½ cents par verge cube; classe B, glaise, sable et vase.

Paiements autorisés: $14,098.82; inspection, $712.76; dépenses totales, $14,811.58.

Ces travaux furent faits du 7 août au 15 novembre 1918.

But de l'ouvrage: creuser un chenal de 40 pieds de largeur et 16 pieds de profondeur, à partir du fleuve Saint-Laurent jusqu'au chantier maritime *Tidewater Shipbuilders, Limited.*

Rivière Miramichi, N.-O., N.-B.; Lawlor's-Shore—

Contrat n° 11803, avec Peter England.

Quantité de déblais enlevés: 54,994 verges cubes, mesure de chaland, à 44 cents par verge cube; classe B, sable.

Paiements autorisés: $2,419.74; inspection, $130.26; dépenses totales, $2,550.

Ces travaux furent faits du 28 août au 30 septembre 1918.

But de l'ouvrage: creuser un chenal à travers la batture.

Fourchu, N.-E.—

Contrat n° 11933 avec la *Atlantic Dredging Co.,* drague *Pepperill.*

Quantité de déblais enlevés: 8,694 verges cubes, mesure de chaland, à 60 cents par verge cube; classe B, vase.

Paiements autorisés: $5,216.40; inspection, $168.11; dépenses totales, $5,384.51.

Les travaux furent faits du 12 octobre au 13 novembre 1918.

But de l'ouvrage: agrandir le bassin du quai du gouvernement.

Mill-Creek, N.-E.—

Dragage à la main, fait à la journée, sous la surveillance de C. E. W. Dodwell, ingénieur de district.

Paiements autorisés: $147.25; dépenses totales, $147.25.

Les travaux ont été faits de novembre 1918 à février 1919.

But de l'ouvrage: enlèvement d'une barre de sable, à l'extrémité du quai, pour permettre aux bateaux d'entrer dans la crique Mill.

Kingsport, N.-E.—

Contrat avec M. David White.

Quantité de déblais enlevés: un caillou.

Paiements autorisés: $20; dépenses totales, $20.

Les travaux furent terminés en juin 1918.

But de l'ouvrage: enlever un caillou déposé par la glace dans le bassin, le long du quai public.

Naufrage, I.P.-E.—

Travail à la journée, sous l'ingénieur de district.

Paiements autorisés: $771.69; dépenses totales, $771.69.

Les travaux furent faits de juin à novembre 1918.

But de l'ouvrage: Draguer entre les quais afin d'obtenir une profondeur plus considérable pour les bateaux de pêche.

DRAGAGE DU MINISTÈRE, ANNÉE CIVILE 1918.

PROVINCES MARITIMES.

Drague.	Date.	Endroit.	Déblais.	Quantité vgs cubes.	Coût pour l'endroit.	Coût total.	Coût par vg cube.
					$ c.	$ c.	$
"No. 1"		Non utilisée				13,673 35	
"No. 2"		Non utilisée				3,366 39	
"No. 3"		Louée à partir du 1er mai à Foley Bros., Welch, Stuart & Fauquier				3,126 87	
"No. 5"	28 sept. au 4 déc.	Kelly' Beach North Sydney, N.-E.	Pierres, gravier et sable	82,200	19,219 96	19,219 96	0·233
"No. 6"		Non utilisée				170 00	
"No. 7"	1er au 19 janv.. 8 mai au 26 juin	Yarmouth, N.-E	Vase	10,955	13,168 08		1·202
	12 au 31 déc	Abbott's Harbour, N.E	Vase, sable, pierre	1,832	3,129 00		1·708
				12,787		16,297 08	1·274
"No. 9"	5 juin au 6 juill. 1er au 14 nov	Pownal, I.P.-E	Glaise, vase et cailloux.	8,678	6,159 72		0·71
	8 juill. au 31 oct	Cape Tormentine, N.-B	Sable, roc, vase, glaise.	23,647	16,734 58		0·70
				32,325		22,894 30	0·71
"No. 10"		Non utilisée				1,676 49	
"No. 11"		Non utilisée				3,492 33	
"No. 12"		Non utilisée				1,670 35	
"No. 13"	21 au 28 mai	Chatham, N.-B., quai Snowball's	Vase et gravier	1,335	543 43		0·407
	29 mai au 15 juin	Chatham, N.-B., quai Canada.	Vase	3,736	1,333 88		0·357
	17 au 27 juin	Loggieville, N.-B.	Vase molle	6,326	2,420 75		0·382
	28 juin au 31 oct.	Shippegan, N.-B.	Vase, sable roc, et gravier.	68,215	22,243 78		0·326
				70,612		26,541 84	0·333
"No. 14"		Non utilsée				983 92	
"No. 15"		Non utilisée				570 65	
"Lobnitz No. 3"		Louée à Foley Bros., Welch, Stuart & Fauquier				720 47	
"Dérocheuse No. 1"		Non utilisée				1,571 81	
Rem. "Lisgar"		Louée au minist. des Douanes.				2,023 40	
Rem. "Fredericton"		Havre de Yarmouth	Brise-glace			1,629 08	
Rem. "Canso"		Louée au Service Naval				251 09	

ONTARIO ET QUÊBEC.

"No. 4"		Non utilisée				1,880 91	
"No. 101"		Démolie				889 68	
"No. 102"		Non utilisée				1,152 91	
"No. 103"		Non utilisée				3,570 45	
"No. 106"		Non utilisée				2,369 64	
"No. 109"		Non utilisée				14,304 97	
"No. 110"		Non utilisée				10,441 91	
"No. 111"		Non utilisée				611 37	
"No. 112"		Non utilisée				905 29	
"No. 114"		Vendue à I. W. Hennessy, Inc.				1,243 32	
"No. 115"		Non utilisée				3,821 24	
"No. 116"	28 mai 30 sept..	Lac St-Louis	Tuf, cailloux, glaise.	27,850	23,122 23		0·83
	1er oct. au 16nov.	Rivière St-Maurice	Glaise et sable	56,786	9,932 94		0·174
				84,636		33,055 17	0·39
"No. 117"	8 avr. - 31 août.	Port Burwell, Ont	Terre, sable et vase.	175,572	27,319 97		0·155
	18 nov.-17 déc..	Port Burwell, Ont		25,786	3,803 84		0·147
	2 sept.-16 nov..	Port Stanley, Ont	Glaise, sable et vase	60,057	9,599 03		0·159
				261,415		40,722 84	0·155
"No. 118"		Non utilisée				260 13	
"No. 119"		Non utilisée				1,817 10	
"No. 120"		Non utilisée				1,377 26	
"No. 121"		Non utilisée				5,939 64	
"No. 123"		Non utilisée				10,612 77	
Dérocheuse "No. 101"		Non utilisée				600 00	
Dérocheuse "No. 102"		Non utilisée				56 86	
"Grue à vapeur."		Louée à Price Bros., mai et juillet ($380).				220 69	

MANITOBA, SASKATCHEWAN ET ALBERTA.

Drague.	Date.	Endroit.	Déblais.	Quantité, vgs cub.	Coût pour l'endroit.	Coût total.	Coût par vg c.
					$ c.	$ c.	$
"No. 201".....	31 mai-20 juillet	Entrée de la rivière Rouge...	Sable et glaise......				
	5 au 15 août....	....	....	11,941	8,773 61	....	0·734
	22 juillet-3 août.	Hnausa.....................	Glaise dure..........	156	405 38	....	2·598
				12,097	....	9,178 99	0·758
"No. 202".....	....	Non utilisée..................	....	....	....	1,614 30	......
"No. 204".....	....	Non utilisée..................	....	....	....	1,327 27	......
"No. 205".....	....	Non utilisée..................	....	....	....	1,571 93	......
"No. 208".....	20 mai-25 sept..	Lac Cumberland, Sask........	Glaise, sable, gumbo.	27,350	7,902 40	7,902 40	0·288
"No. 210".....	....	Non utilisée..................	....	....	....	1,145 77	......

COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Drague.	Date.	Endroit.	Déblais.	Quantité, vgs cub.	Coût pour l'endroit.	Coût total.	Coût par vg c.
"No. 301".....	1er au 12 janv..	Havre de Nanaïmo...........	Roc en morceaux...	1,277	3,429 17	....	2·68
	14 janv.-31 mars	Havre de Victoria...........	Roc et alluvions....	27,184	20,908 44	....	0·769
				28,461	....	24,337 61	0·855
"No. 302".....	....	Non utilisée..................	....	....	....	745 35	......
"No. 303".....	1er janv.-12 oct. 2 au 31 déc	Sand-Heads....................	Sable et glaise......	762,400	59,794 16	....	0·078
	14 oct. 30 nov...	Woodwards-Slough...........	Sable et glaise......	114,700	11,584 80	....	0·101
				877,100	....	71,378 96	0·081
"No. 304".....	4 au 6 mars....	Rivière Okanagan............	Sable..................	125	294 82	....	2·358
	7 au 16 mars...	Rivière Okanagan, Stn. 27, 29.	Sable et vase.......	795	1,579 38	....	1·986
				920	....	1,874 20	2·037
"No. 305".....	1er au 21 janv...	Coquitlam, chantier maritime	Glaise, cailloux......	1,210	3,773 74	....	3·118
	22 janv.-6 mars.	Burr's-Landing................	Sable et alluvions...	35,065	5,125 24	....	0·146
	7 au 14 mars...	Scieries Brunette.:...........	" ..	6,395	1,592 32	....	0·249
	15 au 31 mars...	Eburne.........................	" ..	30,895	2,716 51	....	0·087
	1er au 13 avril..	Annieville-Bar................	" ..	3,825	468 14	....	0·122
	15 avril-4 mai..	Sidney-Mills..................	" ..	5,205	2,395 24	....	0·46
	{ 6 mai-15 juin... 24 juill.-31 oct... 11 nov.-31 déc..	Nouveau chenal, Steveston....	" ..	313,545	30,055 46	....	0·095
	{ 17 juin-8 juillet.. 15 au 23 juillet..	Chenal de la fabrique de conserves, Steveston.	" ..	33,100	5,245 65	....	0·158
	9 au 13 juillet..	Chenal Impérial..............	" ..	14,015	1,392 00	....	0·099
	1er au 9 nov....	Dominion-Products...........	" ..	9,785	1,231 10	....	0·125
				453,040	....	53,995 40	0·119
"No. 306".....	1er jan.-31 mars.	Batture Parthia, FirstNarrows	Gravier et cailloux..	54,990	32,701 43	32,701 43	0·594
"No. 307".....	1er au 25 janv. .	Havre de Victoria............	Roc et glaise........	3,875	3,647 71	....	0·941
	26 janv.-9 mars.	Coquitlam......................	Glaise et gravier....	12,900	8,428 79	....	0·653
	11 et 12 mars...	Boneyard......................	Sable fin............	100	364 52	....	3·64
				16,875	12,441 02	12,441 02	0·737
"No. 309".....	....	Non utilisée..................	....	....	....	181 50	......
"No. 311".....	1er jan.-31 mars	Forest-Glen....................	Sable..................	55,200	3,811 13	3,811 13	0·690
"No. 313".....	....	Non utilisée..................	....	....	....	741 91	......
"Dérocheuse No. 1".	1er jan.-31 mars	Havre Victoria................	Roc....................	1,576	9,910 61	9,910 61	6·28
"Dérocheuse No. 2"	1er janv.-28 fev.	Nanaïmo, C.-B...............	Roc....................	1,194	10,828 25	10,828 25	9·06
"Appareil de forage."	....	Non utilisée..................	....	....	....	1,018 86	......

BASSINS DE RADOUB.

BASSIN DE RADOUB CHAMPLAIN.

Pendant l'exercice financier, les travaux suivants ont été faits:

Excavation.—On a terminé les travaux d'excavation au-dessus et au-dessous du couronnement ainsi que l'excavation sous-marine, qui se répartissent comme suit:

Au-dessus du couronnement	{ excavation ordinaire..	34,420	verges cubes.
	{ excavation dans le roc.. ..	3,902	" "
Au-dessous du couronnement	" "	17,740	" "
Sous-marine	" "	10,300	" "

Ouvrage en béton.—On a terminé l'ouvrage en béton des murs du bassin et de la superstructure de la jetée; il y a 7,266 verges cubes de béton dans le bassin et 7,774 verges cubes dans la superstructure en caisson.

Granit.—Tout l'ouvrage en granit a été terminé et se monte à 9,435 pieds cubes.

Caissons.—Les trois derniers caissons ont été mis en place; il y a en tout 13,337 verges cubes d'encaissement.

Chemin en gravier, etc.—On a terminé la moitié du chemin en gravier; tous les poteaux d'amarrage, les cabestans, les poteaux de lampe et les échelles galvanisées sur les côtés du bassin ont été mis en place.

Usine du pouvoir et bâtisse des pompes.—Les travaux qui ont été faits dans l'usine du pouvoir et la bâtisse des pompes consistaient en l'essai et l'ajustage des machines et le remplacement de ce qui n'était pas conforme aux devis.

Généralement.—Comme la machinerie n'était pas satisfaisante lorsqu'on en fit l'épreuve, des déductions furent faites sur les montants payés afin d'en garantir le parachèvement et la remise en bon état. Le montant de la retenue a été de $33,755.

BASSIN DE RADOUB D'ESQUIMALT.

Pendant l'exercice financier terminé le 31 mars 1919, le bassin a été occupé pendant 206 jours par vingt bateaux différents. A part l'ouvrage nécessité par la mise en bassin de ces bateaux, le personnel a été employé à l'entretien des machines, des édifices et des terrains. Les édifices ont été peinturés et réparés, de sorte qu'ils sont maintenant tous en bon état à l'exception de l'entrepôt pour le bois de construction, dont il faudra renouveler le toit, et la résidence de l'ingénieur en chef, qui est tellement délabrée qu'il faudra en construire une nouvelle. La porte du bassin a été nettoyée et peinturée sur le côté exposé; elle a été pourvue d'une petite pompe électrique portative, pour pomper l'eau du caisson lorsque celui-ci est transporté du bassin intérieur au bassin extérieur et éviter ainsi les inconvénients d'avoir à attendre les marées. Le manchon intermédiaire de l'une des pompes principales a été réparé au moyen d'un cercle en fer et les deux pompes de circulation de la machine principale et des compartiments, furent réparées et les pistons ajustés. Quatre des poteaux des lumières électriques sur le côté est du bassin furent renouvelés.

Il y eu beaucoup de trafic pendant les mois d'hiver et les chemins à travers le terrain devinrent très mauvais. On les répara avec de la cendre, mais le résultat ne fut pas très satisfaisant et il faudra faire une nouvelle surface à ces chemins. Le renouvellement de deux faisceaux de pilotis, à l'entrée du bassin, sera nécessaire car ils ont été rongés par les tarets.

Le bassin de radoub est généralement en bon état, mais on en améliorerait l'efficacité en y ajoutant un compresseur et une grue mobile.

Les dépenses pendant l'exercice financier terminé le 31 mars 1919 ont été de $20,293.93.

BASSIN DE RADOUB DE KINGSTON.

Pendant l'année, on a renouvelé l'encaissement au-dessus du niveau de l'eau, le long de la façade des quais du gouvernement, au bassin de radoub, afin d'accommoder les bateaux entrant dans le bassin de radoub. Ce bassin de radoub est loué à la *Collingwood Shipbuilding Co.*" et avait besoin de réparations, qui ont été faites du 1er juin au 22 janvier, à différents intervalles, au coût de $9,275.

ECLUSES ET BARRAGES.

QUÉBEC.

RIVIÈRE SAINT-CHARLES.

(La description de l'ouvrage nécessaire pour terminer les écluses et le barrage projetés a été donnée au complet dans le rapport annuel de 1916-17.)

Au cours de l'année, on a fait l'ouvrage suivant: l'encaissement du chemin de fer, entre les jetées en béton de la vanne du barrage, sur le côté nord de la rivière Saint-Charles, qu'on devait enlever avant de finir la vanne, était en si mauvais état qu'on dut le démolir pendant l'été, et des solives en acier furent posées par la *Dominion Bridge Company,* en remplacement de l'encaissement, pour supporter les voies de chemins de fer. Les entrepreneurs pour la construction des écluses et du barrage abandonnèrent leur contrat qui fut ensuite annulé officiellement, et le ministère des Travaux publics prit possession de l'outillage.

RIVIÈRE DU LIÈVRE.

Au cours de l'année dernière, l'écluse a été maintenue en bon état d'opération. Les estacades ont été placées pendant les mois d'avril, de mai et de juin; elles furent ensuite enlevées et placées dans leurs quartiers d'hivernement, pendant le mois de novembre. Des réparations ont été faites à la maison de l'éclusier en chef. On a acheté 15,000 pieds, m.p., de sapin de la Colombie-Britannique pour construire une nouvelle estacade, mais les chemins d'hiver s'étant détériorées à bonne heure, ces matériaux ne purent être transportés et furent laissés à Buckingham, pour être amenés par eau au printemps.

La drague du ministère *N° 102* et l'outilage auxiliaire furent entretenus pendant tout l'exercice financier et les coques de tous les bateaux furent tenues sèches.

Les dépenses pendant l'année ont été de $2,354.41.

YAMASKA.

L'écluse et le barrage furent construits en 1882 et 1885 et sont situés environ deux milles en bas du village de Saint-Michel-d'Yamaska, à l'endroit où le chemin de fer Q.M. & S. traverse la rivière, et où le gouvernement a construit un quai en 1909.

Le barrage consiste en un caisson rempli de pierres, avec un lambrissage en madriers sur le côté d'amont, de 502 pieds, avec une culée en caisson à parements jointifs rempli de pierres, à chaque extrémité.

L'écluse est une construction en maçonnerie avec des ailes en caissons à chaque extrémité, de 33 pieds de largeur (à l'intérieur des murs) et de 125 pieds entre les vannes supérieure et inférieure, et un tirant d'eau minimum de 4·14 pieds au-dessus des radiers.

La reconstruction d'une partie du barrage, qu'on avait commencée l'année dernière, a été continuée.

Le barrage et l'écluse sont tellement en mauvais état qu'il faudrait les reconstruire entièrement; d'un autre côté, le trafic qui se fait sur cette rivière est tellement minime qu'une si grande dépense ne serait pas justifiable. En conséquence, on a décidé de discontinuer l'exploitation de ces ouvrages et le montant de $1,500 qui avait été voté pour leur reconstruction partielle n'a pas été dépensé.

Les dépenses pendant l'année ont été de $1,761.84.

GLISSOIRS ET ESTACADES.

RIVIÈRE OTTAWA.

Station au nord des Chaudières.—Les seules dépenses faites à cette station ont été pour l'achat du bois nécessaire au renouvellement d'un tablier à l'issue du glissoir inférieur.

Station Cheneaux.—Le contremaître des estacades a fait quelques petites dépenses pour réparer leurs embarcations et acheter l'huile de lin, la térébenthine et la peinture nécessaires.

Tributaires de la rivière Ottawa.

Rivière Gatineau.—On a renouvelé des parties des estacades et entretenu les chaloupes, la station et les édifices.

Rivière Madawaska.—A la station d'Arnprior, on a construit une division temporaire au milieu du glissoir pour rétrécir le chenal et réduire ainsi la coupe transversale afin de conserver l'eau et permettre le flottage du bois, à l'eau basse. Les chaînes des estacades de direction ont aussi été examinées et réparées.

Le bois acheté pour reconstruire le barrage des rapides Plats, a été expédié par chemin de fer à Arnprior et transporté de là aux Rapides où il a été empilé à proximité du lieu des travaux. A la tête du lac Calabogie, à High Falls, à Ragged Chute et à Chain Rapids, on a rempli les barrages et les piles avec du lest de pierre. A High Falls, on a construit une estacade double, de 48 pieds de longueur, pour servir à la tête du glissoir; cette estacade a 35 pouces de largeur, 14 pouces de profondeur et les pièces en sont reliées ensemble par des boulons à vis de 1½ pouce.

Rivière Coulonge.—On a reconstruit deux jetées de direction et une pile à l'entrée du glissoir de High Falls. La jetée de l'est a 36 pieds de longueur et celle de l'ouest 38 pieds, elles ont 11½ pieds de hauteur. La pile a 14 pieds de longueur, 10 pieds de largeur et 12 pieds de hauteur. La plate-forme et la charpente de l'appareil servant à lever les poutrelles d'arrêt ont aussi été reconstruites. Les côtés du glissoir, sous la plate-forme, ont été lambrissés avec des madriers de 3 pouces, en bois franc. Dans une section du glissoir, de 120 pieds de longueur, immédiatement en bas des piles de tête, on a renouvelé 23 poteaux et 4 soles transversales; les côtés et le fond de cette section ont été recouverts avec des madriers de 3 pouces, en érable.

Rivière Noire.—Le glissoir de High Falls a été réparé dans toute sa longueur; à différents endroits, on a remplacé le lambrissage des côtés et du fond, ou les soles et les liens; les barres de fer des côtés et du fond près de la sortie du glissoir ont été assujetties de nouveau; cinq poutrelles d'arrêt ont été faites pour la vanne de la tête et un pilier de support a été construit sur le rivage pour maintenir l'estacade de direction en position dans le chenal.

Rivière Petawawa.—Une quantité de madriers de 4 pouces, en pin, a été achetée pour réparer le glissoir et une vanne à la station de la Seconde Chute. A la tête du lac Traverse, l'estacade fut placée et attachée aux piliers de support. A la chute Poplar, on a construit une jetée de direction, de 60 pieds de longueur, de 6 pieds de hauteur et de 8 pieds de largeur pour garder les pièces de bois dans le chenal du milieu et prévenir l'érosion des rives. Au lac des Cèdres, les piliers supportant l'estacade de direction conduisant à la vanne durent être réparés; un nouveau pilier fut construit et trois autres furent partiellement reconstruits et réparés; l'estacade fut prolongée de 225 pieds; le lambrissage des estacades fut réparé; le fond et les côtés de la vanne furent renouvelés à certains endroits et des défenses furent placées aux angles des piles de la vanne. Un amas de bois à la dérive, de souches et de racines fut enlevé d'en face de la vanne de décharge afin de diminuer la pression sur le barrage principal.

Rivière Dumoine.—A la station de High Falls, le plancher de la vanne fut réparé et les pièces de bois qui l'obstruaient furent enlevées. Au pied de la Seconde Chute,

on a fait sauter deux gros morceaux de roc; à un autre endroit, on a fait disparaître de la même manière un banc de roc de 10 pieds de longueur. Une pile-barrage fut construite dans les rapides pour détourner l'eau vers le chenal principal; cette structure a 31 pieds de longueur, 8 pieds de largeur et 8 pieds de hauteur.

Pendant le printemps de 1918, l'eau ne fut pas aussi haute que d'habitude dans la rivière d'Ottawa et ses tributaires, mais elle demeura assez haute pendant l'été, spécialement pendant le mois de juin et, dans son ensemble, la saison fut favorable pour le flottage du bois.

SAINT-JEAN—ESTACADES.

Le chef-lieu des comtés réunis de Saint-Jean et d'Iberville est situé sur la rivière Richelieu, à 27 milles au sud-est de Montréal.

Pendant l'exercice financier, deux des estacades, de 94 pieds et 2 pouces par 4 pieds, et de 96 pieds et 8 pouces par 4 pieds, furent renouvelées, au coût de $1,297.56.

Un nouveau faisceau de 5 pilotis fut construit et les autres furent reparés, au coût de $416.24.

PONTS ET CHAUSSÉES.

NOUVEAU-BRUNSWICK.

Pont St-Leonard—Van Buren.

Ce pont traverse la rivière St-Jean, entre St-Leonard, N.-B., et Van Buren, Maine.

Pendant l'année, on a placé 75 verges cubes de pierre au pilier n° 1, sur le côté canadien, afin de le protéger contre le frottement des amas de pièces de bois.

Cet ouvrage fut fait du 1er au 14 novembre, au coût de $235.

QUÉBEC.

Matapédia — Pont interprovincial.

Le 3 décembre 1918, un contrat fut accordé à MM. Chas. McLean et James A. Reid pour renouveler le plancher du pont interprovincial de Matapédia, sur la rivière Restigouche, entre les province de Québec et du Nouveau-Brunswick.

La température défavorable et l'épidémie d'influenza empêchèrent les entrepreneurs de commencer les travaux avant le 22 mars 1919 et on leur accorda un prolongement de deux mois, jusqu'au 30 août 1919.

A la fin de l'exercice financier 1918-1919, ils avaient posé un quart du nouveau plancher, et 40,000 pieds de bois, m.p., avaient été livrés sur le lieu des travaux.

Les dépenses ont été de $2,004.33.

ONTARIO.

Pont sur la rivière Grande.

Ce pont est situé à York, à 5 milles de Caledonia. La station-halte de Seneca est le point d'expédition le plus rapproché.

Lors de la crue des eaux, au printemps, des érosions sérieuses se produisirent à la partie inférieure du pilier du milieu. On fit un examen et l'on découvrit que le béton de la partie inférieure n'avait aucune force et qu'il n'y avait pas de cohésion dans le gravier. Une partie du pilier à partir de un pied au-dessous du niveau de l'eau jusqu'à trois pieds au-dessus et sur toute la largeur de la moitié supérieure du pilier fut enlevée et remplacée par du nouveau béton, renforcé avec des barres d'acier.

Un chapeau en acier, de 4 pieds de hauteur replié en arrière de 2 pieds de chaque côté de la pointe, fut placé sur la partie supérieure. Sur le pilier de l'est, une partie du béton, mesurant environ deux verges cubes qui était désagrégé, fut remplacée. Ces travaux coûtèrent $454.93.

Pont du Portage-du-Fort.

Le pavé en madriers des deux ponts a été réparé. Sur le pont au-dessus du chenal principal, on a posé 900 pieds, m.p., de madriers de 3 pouces à différents endroits où des défauts ont été trouvés. Sur le plus petit pont, au village, on a employé 300 pieds, m.p., des mêmes madriers, pour réparer le pavé.

OTTAWA.

Pont Laurier.

La surface du pavé en pierre de grès étant devenue très inégale, par l'usure et le tassement des fondations, on décida d'enlever tous les blocs et de les poser de nouveau. Un lit de pierre concassée et de sable fut préparé pour prendre la place du tassement et de l'usure et, sur ce lit, on plaça les blocs en pierre. L'extérieur du pavé fut recouvert d'un coulis de ciment pour remplir tous les joints.

Pont Union.

Les trottoirs et le pavé en bois furent réparés.

Pont du glissoir de Hull.

L'ouvrage en acier fut nettoyé et les plaques, les poutres et les poteaux reçurent deux couches de peinture.

Chaussée et abords, Hull et Ottawa.

Le pavé fut réparé de temps en temps et maintenu de niveau. La chaussée fut nettoyée fréquemment, les bassins de drainage et les grilles entretenus et les trottoirs en bois ont été réparés.

ALBERTA.

Pont de la rivière Bow.

On a enlevé et remplacé le plancher du pont et des trottoirs, ajusté l'élévation des poutres et des abords, renouvelé la pierre perdue autour des piliers et réparé la chaussée. Ces divers travaux ont été faits à la journée et ont coûté $2,343.31.

Edmonton.

La ville a fait quelques réparations au pont, avant le 30 novembre dernier. Le ministère a payé un tiers du coût de ces petits travaux, ce qui s'est élevé à $41.04.

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DU GOUVERNEMENT.

Par D. H. Keeley, Surintendant général.

Location des lignes.	Construit en	Longueur des lignes.			Nombre de bureaux.	Messages envoyés.		
		Lignes de terre	Câbles.	Total.		1917.	1918.	1919.
Terreneuve	1883	14	....	14	2	....	....	....
Nouvelle-Ecosse	1880-1916	939½	31½	971	144	21,270	22,095	25,340
Nouveau-Brunswick—								
Chatham-Escuminac	1885	56½	....	56½	25	7,016	5,514	5,945
Baie de Fundy	1880-1916	53½	39¾	93¼	18	3,790	3,660	3,978
Québec—								
Iles de la Madeleine	1880-1910	111½	73¼	184¾	20	4,316	4,574	4,768
Ile d'Anticosti	1881-1890	251½	65¼	316¾	9	1,730	1,908	1,266
Rive nord du Saint-Laurent	1881-1915	1,071½	5½	1,077	77			
District de Chicoutimi	1881-1912	479	....	479	36	38,305	44,860	53,964
Réseau de la Quarantaine	1885-1912	150	21¼	171¼	25	8,038	9,674	11,332
Comté de Québec	1909-1914	102	....	102	19	5,963	6,231	8,404
Timiskaming	1910-1912	82	....	82	10	1,050	1,443	1,693
Ontario—								
Ile Pelée	1889-1901	28½	17¼	45¾	18	840	850	525
Saskatchewan—								
Moosejaw-Willow Bunch	1885-1912	212	....	212	8			
Battleford-Isle la Crosse	1912	295	....	295	7	27,048	29,721	31,799
Qu'Appelle-Onion Lake	1883-1913	562½	....	562½	28			
Alberta—								
Onion Lake-Hudson Hope-ceint. et embranch.	1883-1915	1,136	....	1,136	58	38,861	39,304	47,182
Athabasca—Ft. McMurray et embranch.	1914-1915	315	....	315	6			
Colombie-Britannique—								
Terre ferme	1899-1918	1,414½	8½	1,423	248	93,057	83,012	89,263
Ile de Vancouver	1896-1914	1,174¾	73¾	1,248½	154	82,559	110,906	119,593
Yukon—								
Ashcroft-Dawson-Frontière et embranch.	1889-1916	3,185½	....	3,185½	197			
Ile de la reine Charlotte	1913-1914	123	....	123	13	78,091	76,045	101,975
	....	11,757¾	336	12,093¾	1,122	411,934	448,797	507,027

Canada.	Longueur des lignes en milles.				Longueur des conducteurs en milles				Nombre de bureaux.
	Aériennes.	Souterraines.	Sous-marines	Total.	Aériens.	Souterrains.	Sous-marins.	Total.	
1918-19.									
Compagnie de télégraphe Great North Western...	10,064	7	13	10,084	31,357	192	78	31,627	
Télégraphe Canadien du Pacifique...........	14,617	23	95	14,735	106,143	820	227	107,190	1,519
Service télégraphique du gouvernement...........	11,757¾	....	336	12,093¾	11,757¾	....	336	12,093¾	1,122
Télégraphe du Grand-Tronc-Pacifique........	5,279	1	1	5,279	19,525	18 25	2·19	19,545	279

RECETTES ET DÉPENSES.

Les recettes et les dépenses pour chacune des lignes du gouvernement dans les différents districts ci-dessus mentionnés, sont données dans le tableau suivant:

1918-19.	Dépenses.	Revenu.
	$ c.	$ c.
Bas du St-Laurent et Provinces maritimes—		
Lignes de l'Anticosti..........	7,859 68	1,130 93
Baie de Fundy..........	3,844 77	1,271 22
Cap-Breton..........	32,685 65	5,866 92
Cap Ray (subside)..........	250 00	
Escuminac..........	1,771 18	847 33
Ile-aux-Coudres (subsides)..........	200 00	
Iles de la Madeleine..........	7,492 14	2,447 19
Rive nord, est de Bersimis..........	30,656 60	10,239 93
Rive nord, ouest de Bersimis..........	18,845 59	2,484 31
Téléphone de l'île d'Orléans..........	1,855 60	657 53
Quarantaine..........	6,848 32	288 80
Lignes du comté de Québec..........	7,164 41	1,335 53
Ile du Prince-Edouard et terre-ferme..........	6,946 66	
Bateau-câbles *Tyrian*—		
Entretien..........	44,018 89	
Généralement—		
Golfe et Provinces maritimes..........	21,704 28	
District du Timiskaming—		
Ligne de téléphone..........	2,880 72	407 95
Ontario—		
Téléphone de l'Ile Pelée..........	2,849 53	89 00
Lignes du Nord-Ouest—		
Saskatchewan..........	56,215 99	8,685 85
Alberta..........	79,480 12	23,068 84
Colombie-Britannique—		
Terre-ferme..........	61,757 23	35,205 19
Ile de Vancouver..........	103,353 76	39,538 65
Yukon—		
Ashcroft-Dawson..........	238,559 52	97,766 48
Service télépraphique en général..........	2,466 43	
Total..........	739,707 07	231,331 65

Ministère.	Nomb. de téléphones		Total.	Coût par année.
	Bureaux	Résidences.		
				$
Agriculture	37	12	49	2,625 00
Auditeur général	14	1	15	736 00
Commission du Commerce canadien P. B. X	25	....	25	1,400 00
Recensement	1	....	1	80 00
Commission du Service Civil	9	4	13	665 00
Greffier de la Couronne en chancellerie	1	....	1	50 00
Commission de Conservation, Logement	5	1	6	375 00
" " du Cabinet	3	....	3	165 00
Douanes	23	5	28	1,187 00
Archives du Dominion	4	2	6	300 00
Police fédérale	17	4	21	890 00
Cour de l'Echiquier	2	1	3	145 00
Affaires étrangères	14	4	18	858 00
Finance	10	7	17	705 00
P. B. X	33	....	33	1,699 00
Résidence du Gouverneur	5	8	13	520 00
" " Ligne privée	....	....	....	123 00
" " P. B. X	18	....	18	1,146 00
Chambre des Communes	16	1	17	685 00
Immigration et Colonisation	13	5	18	790 00
Affaires des Sauvages	13	2	15	591 00
Revenu de l'Intérieur	8	4	12	476 00
Intérieur	109	10	119	5,319 00
" , Bureau de l'établissement des soldats	14	4	18	700 00
Justice	26	16	42	1,758 00
Travail	12	7	19	817 00
Bibliothèque du Parlement	3	2	5	185 00
Marine	1	8	9	360 00
Marine et Service Naval P. B. X	71	....	71	2,014 20
Conseil du Service militaire P. B. X	9	....	9	1,100 66
Milice et Défense	18	19	37	1,817 00
" " P. B. X	264	....	264	10,472 50
Mines	24	2	26	1,142 00
" P. B. X	36	....	36	1,349 00
Police montée	4	3	7	280 00
Service naval	6	10	16	586 66
Territoires du Nord-Ouest	1	....	1	50 00
Comité du Fonds patriotique	1	....	1	80 00
Bureau de poste	45	9	54	2,232 00
Impressions et Papeterie	20	11	31	1,298 00
" " P. B. X	49	....	49	1,143 00
Conseil privé	9	5	14	703 00
" Information publique	5	....	5	230 00
Travaux publics	64	21	85	3,831 00
Chemins de fer et Canaux	25	11	36	1,659 00
Secrétariat d'Etat	14	5	19	861 00
Sénat	17	5	22	942 00
Rétablissement civil des soldats	2	1	3	115 00
Cour Suprême	2	....	2	80 00
Industrie et Commerce	30	5	35	1,535 00
Commission des achats de guerre, P. B. X	11	....	11	1,032 00
	1,163	225	1,388	59,903 02

CAP-BRETON.

Conditions générales.—A part les interruptions ordinaires, les lignes ont fonctionné continuellement et le nombre de messages transmis a été le plus considérable qu'on ait encore enregistré. Cette augmentation est due à l'activité du commerce et au développement d'une manufacture de pulpe et de papier à proximité du bureau d'Englishtown. Un nouveau bureau fut ouvert à la ferme Mitchell, aux usines Glencoe, le 24 février.

Les réparations générales et l'entretien des lignes ont été faits par les réparateurs généraux.

BAIE DE FUNDY.

Le câble Campobello-Québec et le câble de Seal Cove à l'île Wood sont actuellement rompus, mais ils seront réparés prochainement par le vaisseau-câble "Tyrian".

Il n'y a pas eu d'interruptions sérieuses au cours de l'année et aucun nouveau bureau n'a été ouvert.

ÎLES DE LA MADELEINE.

Le câble de Meat Cove est brisé depuis le 7 décembre 1917 et les messages sont expédiés par la compagnie Marconi. Le câble de Byron est brisé depuis le 16 novembre. Ces deux câbles seront réparés aussitôt que le bateau *Tyrian* sera disponible. Les lignes seront réparées généralement au cours de l'été.

ÎLE D'ANTICOSTI.

Les réparations générales ordinaires ont été faites; aucun nouveau bureau n'a été ouvert.

LIGNES DE LA RIVE NORD.

Ces lignes ont été réparées complètement sous la surveillance des réparateurs généraux, 730 nouveaux poteaux ont été plantés et 1,305 étais ont été posés. Les recettes ont augmenté considérablement.

LIGNES DE LA QUARANTAINE.

Du 27 novembre au 31 décembre 1917, les câbles suivants ont été brisés par des bouées à gaz entraînées par la glace; Iles-aux-Grues—Montmagny; Iles-aux-Grues—Ile Ste-Marguerite; Ile-Reaux—Grosse-Ile; St-François—Ile-Reaux; Ile d'Orléans—Ange-Gardien. Tous furent réparés en mai 1918. Les lignes aériennes ont donné un bon service pendant toute l'année.

ÎLE PELÉE.

Le câble allant à la terre ferme fut brisé par un bateau en décembre 1917; il fut réparé le 14 mai 1918 et brisé de nouveau le 16 décembre 1918. Il sera réparé aussitôt que possible après l'ouverture de la navigation.

SASKATCHEWAN.

Les lignes ont été entretenues en bon état. La ligne à l'est de Saskatoon s'étant détériorée, les fils furent posés sur les poteaux du *Canadian Northern,* de Humboldt à Warman, une distance de 48 milles. Un orage détruisit la ligne sur une distance de 1 mille, dans la ceinture de Saskatoon, au cours du mois de juillet, ce dommage fut promptement réparé. Les recettes ont augmenté d'une manière satisfaisante depuis l'année dernière.

ALBERTA.

Les lignes fonctionnèrent assez régulièrement pendant toute l'année; des feux de forêt et des orages causèrent des dommages en quelques endroits mais elles furent promptement réparées.

Des réparations ont été faites aux édifices de Peace River, aux bureaux et aux écuries de Mooswa, et à Athabaska, on a construit un hangar pour les voitures et réparé un édifice.

COLOMBIE-BRITANNIQUE (TERRE FERME).

La construction de la ligne téléphonique des lacs Arrow fut terminée entre Edgewood et Renata et on a maintenant un service direct de Nakusp à Castlegar, où un raccordement est fait avec la ligne de la " B. C. Telephone Co.", jusqu'à Nelson et Rossland. Les fils furent posés sur les nouveaux poteaux, sur une distance de 14 milles, de Weneta en remontant la Vallée de Pendant-d'Oreille, et cinq nouveaux bureaux ont été ouverts.

Le bureau central d'Athalmer fut transporté à Inverness; on a construit deux lignes, de 1½ mille et de 5 milles, dans les environs d'Invermere, afin de répondre aux demandes pour le service téléphonique.

On a renouvelé les poteaux sur une distance de 57 milles, de Tulameen à Merritt, et de 42 milles, de Kamloops à Barrière. Un fil additionnel fut posé entre Malakwa et Sicamous et le circuit fut transformé en circuit métallique.

SECTION KAMLOOPS—LAC GOOSE (14 milles).

Une connexion importante est faite à la station du lac Goose avec la ligne de la division forestière, jusqu'au lac Fish où nous avons ouvert un bureau. Cette ligne est en excellent état, ayant été construite en 1916; elle sera prolongée, cette année, jusqu'au district du lac Long, où la population est très dense.

SECTION MERRITT—LAC MAMETTS (37 milles).

Ce prolongement de la ligne de Merritt comprend l'embranchement de Canford. Deux nouveaux bureaux ont été ouverts durant l'année.

SECTION NELSON TRAIL (61 milles).

Un prolongement partant de Waneta et de 14 milles de longueur en remontant la vallée de Pendant-d'Oreille, fut terminée l'année dernière et cinq nouveaux bureaux furent ouverts. Des réparations générales furent faites au cours de l'année et les différentes lignes furent entretenues en bon état.

ILE DE VANCOUVER.

Aucune nouvelle construction ne fut entreprise et l'on se borna à faire des réparations générales; le service fut fait d'une manière efficace.

Le câble raccordant les îles Mayne et Galiano fut brisé par un remorqueur le 23 octobre; il fut réparé le 25 octobre 1918.

Le câble téléphonique reliant l'Ile Valdes à la terre ferme, à Campbell River, se brisa le 28 février et fut réparé le 5 mars 1919.

LIGNES DU YUKON.

Le fonctionnement des lignes fut satisfaisant; les interruptions furent rares et de courte durée.

Les affaires ont augmenté beaucoup, ce qui a nécessité l'installation d'un système combiné de téléphone et de télégraphe entre Hazelton et Bulkley, pour décongestionner la ligne simple. Des équipes de réparations furent employées pendant l'été et la ligne fut entretenue en bon état.

BATEAU-CÂBLE " TYRIAN ".

Le 1er avril 1918, le câble entre l'Ile Tancook et la terre ferme fut réparé, après quoi le bateau fut mis en cale-sèche à Halifax pour être réparé. Il ne fut pas utilisé du reste de l'année.

PERCEPTION DU REVENU

Par E. T. Smith, percepteur du revenu des Travaux publics.

Les comptes des recettes accrues pour l'exercice financier terminé le 31 mars 1919, indiquent une augmentation de $9,845.61 et les montants perçus ont aussi augmenté de $1,978.59. L'examen des détails montre que les glissoirs et les estacades qui, en 1917-1918, avaient rapporté $40,122.87 de moins que l'année précédente, ont, cette année rapporté $40,318.43 de moins qu'en 1917-1918. Cette diminution justifie une explication. Dans les comptes de l'année précédente, il y avait un item de $30,910.33, dû au ministère par la *St. Maurice Boom and Driving Co.,* et qui représentait l'excédent des recettes sur le coût de l'entretien, tel qu'autorisé. Pour le dernier exercice, les comptes de la compagnie indiquent que les dépenses ont dépassé les recettes de $3,393.04. Cela réduirait d'autant le montant mentionné plus haut, s'il est prouvé que les dépenses faites étaient autorisées, ce qui n'a pas encore été fait. Le bail semble indiquer que la compagnie n'est pas obligée de remettre au ministère le surplus des recettes perçues jusqu'à la fin de son bail, qui aura lieu le 29 janvier prochain.

Le district d'Ottawa a eu un déficit de $9,838.01 tandis que les districts de Newcastle et de Saguenay ont rapporté $429.91 de plus que l'année dernière. Comme l'estacade du Saguenay n'a jamais produit assez de recettes pour payer les frais d'entretien, on décida, le printemps dernier, de ne plus la maintenir. On donna cependant la permission aux intéressés de la mettre en place et de l'utiliser à leurs propres frais.

Quant aux ouvrages de la rivière Ottawa, qui n'ont pas produit assez depuis quelques années pour couvrir les dépenses, on les a passés à la *Upper Ottawa Improvement Co.,* qui va les utiliser et qui percevra les droits fixés, sous la surveillance du ministère, afin que les droits du public soient protégés.

L'estacade de la Gatineau a été placée sous le contrôle de la *Gatineau Boom Co.,* mais avec d'autres stipulations. La compagnie devra entretenir et exploiter l'estacade et percevra les droits autorisés par arrêté en conseil; elle devra payer au ministère 50 pour 100 de tout surplus qui pourrait être réalisé après avoir payé les frais d'entretien.

Les seuls ouvrages de cette nature qui resteront sous le contrôle du ministère seront ceux de Burleigh Falls et du système de navigation du canal de Trent. Les ouvrages en cet endroit consistent en un chenal distinct du canal et destiné au passage du bois.

Les trois dernières années ont été particulièrement décourageantes pour l'industrie du bois, particulièrement du bois de sciage. Les hommes étant très rares, les gages montèrent, tandis que le coût des provisions augmentait d'environ 150 pour 100 de plus qu'en 1914. On pourrait dire que les prix élevés du bois compensaient pour ces désavantages, mais lorsqu'on réalisera que la demande était fort restreinte à cause de la guerre, et qu'il n'y avait pratiquement aucun moyen de transporter le bois en Europe, on se rendra facilement compte de la véracité de mon assertion du début.

Les autres sources de revenu du ministère ont produit des augmentations substantielles; les bassins de radoub ont rapporté $15,943.88 de plus que l'année dernière et les loyers $33,797.16 de plus qu'en 1917-1918. Comme ce bureau n'a rien à faire avec les dépenses faites pour les différents ouvrages qui donnent un revenu, ces comparaisons ont rapport seulement aux recettes perçues pour les années mentionnées,

et ne visent nullement à établir un contraste entre les recettes et les dépenses faites pendant la même période. Je fais cette remarque parce qu'il a fallu reviser l'échelle des taux chargés pour le bassin de radoub de Lévis et la cale de halage de Selkirk, à cause de l'augmentation du coût de la main d'œuvre, du combustible et des autres frais nécessités par l'entretien des bassins de radoub. De nouvelles échelles de taux ont été préparés dans les deux cas et les règlements ont été revisés en conséquence; aucune objection n'a été faite par les armateurs de bateaux.

On est à étudier un projet semblable de revision des tarifs et des règlements du bassin de radoub d'Esquimalt.

Par une loi adoptée en 1918, l'administration des services de bateaux traversiers qui était sous le contrôle du ministère du revenu de l'Intérieur, a été transférée au ministère des Travaux publics. Comme le ministère du revenu de l'Intérieur avait perçu la plus grande partie des dûs de l'année, je n'ai perçu moi-même que $1,635.50.

Voici un bref sommaire des revenus perçus par mon bureau.

En 1918-1919, le revenu des Travaux publics a augmenté de $9,845.61; il a été de $198,745.71, tandis qu'il avait été de $188,900.10 pour l'année précédente. Les montants perçus ont été de $190,855.77, tandis qu'en 1917-1918, ils avaient été de $188,-877.18, ce qui donne une augmentation de $1,978.59.

Les recettes des glissoirs et des estacades ont été de $16,754.71, ou $40,318.43 de moins que pour l'année terminée le 31 mars 1918. Les recettes non perçues ont été de $8.74 moindres que l'année dernière.

Les bassins de radoub ont rapporté $72,428.04, ou $15,943.88 de plus qu'en 1917-18.

Les montants des loyers et des ventes ont été de $100,028.78 ou $6,176.32 de moins que l'année précédente.

Dans les chapitres suivants les détails de chaque division sont donnés sous leurs titres respectifs.

GLISSOIRS ET ESTACADES.

DISTRICT D'OTTAWA.

Les droits chargés se sont élevés à $16,039.64 ou $9,838.01 de moins qu'en 1917-18. Le nombre de pièces de bois qui ont passé dans les ouvrages a été de 1,601,847, ou 1,973,892 de moins que l'année précédente. Il y a eu 54,368·03 cordes de bois de pulpe ou 27,905·63 cordes de plus qu'en 1917-18. Toutes les recettes de l'année ont été perçues. Depuis le 1er juillet 1889, alors que le ministère prit charge de cette division, les droits non perçus s'élèvent à $9,161.61. Il y a aussi une balance due, antérieurement au 1er juillet 1889, de $56,805.65, qui devrait être entièrement biffée.

Les comptes du district d'Ottawa se répartissent comme suit:

Droits accrus pendant l'année	$16,039 64
Non perçus le 31 mars 1919	9,161 61
	$25,201 25
Montant perçu	16,039 64
Balance non perçue le 31 mars 1919	$ 9,161 61

Composée des item suivants:

Dus de 1889-90	$6,903 05
1890-91	28 42
1892-93	379 80
1896-97	196 71
1903-04	637 37
1911-12	723 63
1912-13	251 15
1913-14	25 31
1914-15	16 17
	$9,161 61

La balance des droits dus antérieurement au 1er juillet 1889, lorsque le ministère prit charge de leur collection, s'élève à $56,805.65.

Des états détaillés suivent.

N° 1.—Etat du nombre de pièces de bois équarries, de billes, etc., qui ont passé par les ouvrages de la rivière Ottawa pendant l'exercice financier terminé le 31 mars 1919.

N° 2.—Etat des recettes accrues de chacun des glissoirs et des ouvrages de la rivière Ottawa, pendant l'année terminée le 31 mars 1919.

Si l'on excepte deux comptes s'élevant à $1,044.08, tout le revenu des glissoïrs et des estacades de la rivière Ottawa a été perçu depuis que j'en ai pris la charge, en 1889, excepté quelques débits qui auraient dû être biffés il y a longtemps et certains item discutés qui devraient aussi être biffés.

Le tableau suivant donne une comparaison des recettes des différents ouvrages du district d'Ottawa, indiquant la diminution du revenu et du nombre de pièces de bois qui ont passé par les ouvrages:

	1917-18.	1918-19.	Augmentation.	Diminution.
Ottawa	$1,806 93	$1,146 42		$ 660 51
Cheneaux	2,877 81	2,111 38		766 43
Petewawa	3,863 36			3,863 36
Coulonge	3,678 38	3,215 06		463 32
Dumoine	252 32	271 12	18 80	
Rivière Noire	6,722 18	2,375 47		4,346 71
Madawaska		949 23	949 23	
Gatineau	6,676 67	5,970 96		705 71
	$25,877 65	$16,039 64	$968 03	$10,806 04

DISTRICT DU SAINT-MAURICE.

J'ai déjà mentionné la différence qu'il y a entre le ministère et la *St. Maurice River Boom and Driving Co*,. au sujet du montant dû au ministère en vertu du loyer des ouvrages à la compagnie. Je désirerais attirer l'attention sur le fait qu'à part un item de $3.709.62, datant de 1909-10 et contesté, tous les droits ont été perçus depuis 1892, à l'exception du montant mentionné en premier lieu. Le montant dû antérieurement au 1er juillet 1892 est resté le même, $14,481.49. Le nombre de pièces de bois de toutes espèces qui ont passé par les ouvrages a été de 8,972,654, ou 1,685,879 pièces de moins que l'année précédente.

DISTRICT DE NEWCASTLE.

Les droits perçus ont été de $184.57, ou $175.83 de plus que l'année précédente. Les montants à percevoir non payés le 31 mars 1919 s'élevaient à $3,556.99 dont

$3,521.19 devraient être biffés, conformément à un jugement de la cour d'Echiquier; un autre montant de $35.70 devra aussi être biffé car le débiteur est mort insolvable.

DISTRICT DU SAGUENAY.

Les recettes pour l'année terminée le 31 mars 1919, se sont élevées à $530.50, ou $254.08 de plus qu'en 1917-18.

BASSINS DE RADOUB.

Bassin d'Esquimalt.

Ce bassin a rapporté $34,394.45, ou $18,852.80 de plus que l'année dernière (voir l'état n° 3); il a été occupé pendant 206 jours tandis qu'il n'avait été occupé que pendant 109 jours l'année précédente. Deux bateaux du gouvernement l'ont employé pendant 18 jours et d'autres bateaux pendant 198 jours. Le nombre des bateaux qui ont passé par le bassin au cours de l'année a été de 20, ayant un tonnage total de 68,095 tonnes.

Lévis.

Les recettes ont été de $30,502.24, ou de $1,274.09 de plus qu'en 1917-18, (voir état n° 4). Pendant la saison de navigation, le bassin a été occupé pendant 201 jours, dont 45 jours par des bateaux du gouvernement, par 11 bateaux ayant un tonnage total de 21,388 tonnes. Pendant l'hiver de 1918-19, le bassin de radoub a été occupé par les barges en acier *Warriner* et *Thompson*.

Kingston.

La *Collingwood Shipbuilding Co.* qui a succédé à la *Kingston Shipbuilding Co.*, a payé le loyer réduit autorisé en 1918, soit $5,000 pour l'année terminée le 1er mai 1918.

Selkirk.

Au cours du dernier exercice financier les recettes de cette cale de hâlage ont été de $2,531.35, ou $816.99 de plus que l'année précédente. La cale a été occupée pendant 85½ jours, par 23 bateaux de 5,052 tonnes. Un bateau, le *Wolverine* a passé l'hiver de 1918-19, sur la cale. (Voir l'état n° 5.)

LOYERS.

Pendant l'année 1918-19, le revenu accru des propriétés du gouvernement et provenant des loyers, des ventes et de l'intérêt a été de $109,139.96, ou $33,797.16 de plus que l'année précédente; en voici un état:

Balance des années précédentes		$ 18,940 89
Revenu de l'année finissant le 31 mars 1919		109,139 96
Montant perçu	$100,028 78	
Montant biffé	9,545 83	
Balance, le 31 mars 1918	18,506 24	
	$128,080 85	$128,080 85

On a perçu $6,176.32 de moins que l'année dernière, ce qui s'explique parce qu'en 1917-18 des loyers furent payés qui étaient dûs depuis plusieurs années et au cours de l'année dernière plusieurs propriétés louées ont été réservées pour le service public. Le montant biffé, de $9,545.83 est composé de commissions déduites par les agents ainsi que de montants employés pour l'entretien de propriétés expropriées à Toronto. La balance non perçue, de $18,506.24, est composée d'un item de $10,600.62 pour le loyer du pont de Dunnville, Ontario, et d'un autre item pour le chemin de Dundas à Waterloo, qui furent transférés du ministère du Revenu de l'intérieur aux Travaux publics, en 1909. Ces comptes sont très anciens et les détails n'en ont jamais été fournis, aussi je les considère comme très douteux; une grande partie du reste, $7,905.62, a été perçue depuis la clôture de l'exercice financier.

Nous avons à surmonter des obstacles sérieux dans l'administration de ces propriétés, loyers, etc., que ne rencontrent pas ordinairement les propriétaires particuliers. Ces derniers peuvent offrir les termes qu'ils veulent, quant à la longueur de la période des baux, etc., tandis que nous ne pouvons donner aucune assurance pour une période de plus de 30 jours, dans la majorité des cas, parce que nous ne pouvons prévoir quand le gouvernement décidera d'employer ces édifices. C'est pourquoi nous ne pouvons obtenir d'aussi bons revenus que les particuliers qui sont à même de louer pour une ou plusieurs années. Dans ces conditions, il est même difficile pour nos agents de retenir les locataires que nous avons. Les quatre agents qui s'occupent des propriétés de la rue Wellington ont bien rempli leur tâche, et je ne crois pas qu'on perde beaucoup de revenus, à moins qu'il arrive quelque malchance à nos locataires.

Etat des loyers perçus pendant l'année terminée le 31 mars 1919:

Loyers des pouvoirs hydrauliques et autres	$ 3,456 00
Ottawa, rue Sussex	2,219 00
" édifice Egan	350 02
" rue Wellington, côté nord	23,885 04
Toronto, site du bureau de poste	6,045 00
Province du Manitoba	441 00
Victoria et Vancouver, C.-B	2,341 50
Sites d'édifices publics	5,824 81
Endroits divers	50,381 36
Ventes et intérêt	1,576 00
Dragage du sable	3,509 05
	$100,028 78

SERVICE DES BATEAUX TRAVERSIERS.

D'après l'état de comptes qu ime fut donné par le ministère du Revenu de l'intérieur, la balance des loyers dus pour le service des traverses était, le 22 juillet 1918, de $3,061.12. Les droits accrus jusqu'au 31 mars 1919, ont été de $423.00, formant un total de $3,484.12. J'ai perçu $1,633.50, ce qui laisse une balance due, le 31 mars 1919, de $1,848.62.

Je suppose que le ministère du Revenu de l'intérieur indiquera dans son rapport les montants qu'il a perçus du 1er avril au 22 juillet 1918 et qui ont été remis au receveur général.

TABLEAU DU REVENU des Travaux publics pour l'année terminée le 31 mars 1919, comparé avec le revenu de l'année terminée le 31 mars 1918, et les montants de perception des dits comptes.

—	Année terminée le 31 mars 1919.	Année terminée le 31 mars 1918.	Augmentation, 1919.	Diminution, 1919.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Glissoirs et estacades—				
District d'Ottawa	16,039 64	25,877 65	....	9,838 01
District du Saint-Maurice		30,910 33	....	30,910 33
District de Newcastle	184 57	8 74	175 83	....
District du Saguenay	530 50	276 42	254 08	....
Diminution nette, $40,318.43	16,754 71	57,073 14	429 91	40,748 34
Bassins de radoub—				
Esquimalt, C.-B	34,394 45	15,541 65	18,852 80	....
Kingston, Ont	5,000 00	10,000 00	....	5,000 00
Lévis, Qué	30,502 24	29,228 15	1,274 09	....
Selkirk	2,531 35	1,714 36	816 99	....
Augmentation, $15,943.88	72,428 04	56,484 16	20,943 88	5,000 00
Traverses	423 00	....	423 00	....
Loyers et ventes—				
Loyers des pouvoirs hydrauliques	3,460 00	3,487 00	....	27 00
Menus travaux publics	26 00	26 00	....	....
Autres propriétés publiques	105,653 96	71,829 80	33,824 16	....
Augmentation nette, $33,797.16	109,139 96	75,342 80	33,824 16	27 00
Accru—				
Droits de glissoirs et estacades	16,754 71	57,073 14	....	40,318 43
Bassins de radoub	72,428 04	56,484 16	15,943 88	....
Traverses	423 00	....	423 00	....
Loyers et ventes	109,139 96	75,342 80	33,797 16	....
Augmentation, $9,845.61	198,745 71	188,900 10	50,164 04	40,318 43
Perçu—				
Droits de glissoirs et estacades	16,763 45	26,187 92	....	9,424 47
Bassins de radoub	72,428 04	56,484 16	15,943 88	....
Traverses	1,635 50	....	1,635 50	....
Loyers et ventes	100,028 78	106,205 10	....	6,176 32
Augmentation nette, $1,978.59	190,855 77	188,877 18	17,579 38	15,600 79

ETAT indiquant le nombre de pièces de bois carré, billots, etc., qui ont passé par les glissoirs et les travaux de l'Etat sur la rivière Ottawa et ses tributaires pendant l'exercice terminé le 31 mars 1919:

	Morceaux.
Bois carré	Aucun.
Billes	1,601,847
Bois d'estacades et de dimension	14,160
Cèdre	616
Cèdre	22,615
Poteaux de clôtures	6,583
	1,645,821

Aussi 54,368.03 cordes de bois de puipe.

Le revenu provenant de l'item ci-dessus, $16,039.64.

ETAT des recettes provenant des travaux ci-dessus mentionnés de la rivière Ottawa et de ses tributaires pour l'exercice terminé le 31 mars 1919.

Rivière Ottawa	$ 1,146 42
Chenaux, estacades	2,111 38
Rivière Coulonge	3,215 06
" Dumoine	271 12
" Noire	2,375 47
" Gatineau	5,970 96
" Madawaska	949 23
	$16,039 64

BASSIN DE RADOUB D'ESQUIMALT, C.-B.—Etat des droits et autres impôts perçus au cours de l'exercice terminé le 31 mars 1919.

Nom des navires entrés au bassin.	Tonnage.	Pér. passée au bassin. Du	Au	Droits de bassin.	Autres droits.	Total.
		1918.	1918.	$ c.	$ c.	$ c.
D.G.S. "Lilloet"	574	8 avril	12 avril	400 00	4 80	404 80
SS. "War Yucon"	2,324	26 "	12 mai	1,519 00	18 00	1,537 00
SS. "Princess Charlotte"	3,844	8 juin	8 juin	200 00	....	200 00
SS. "Aikoka Maru"	3,217	11 "	12 "	362 50	....	362 50
SS. "Monteagle"	6,163	19 "	20 "	350 00	20 40	370 40
H.M.C.S. "Malaspina"	392	21 "	24 "	300 00	3 60	303 60
SS. "War Nootka"	2,324	26 "	29 "	724 00	13 80	737 80
SS. "Alaska"	5,825	3 juillet	6 juillet	871 00	52 80	923 80
SS. "War Longhu"	2,324	17 "	20 "	574 00	7 20	581 20
SS. "El Lobo"	4,800	26 "	14 sept.	5,976 00	472 80	6,448 80
SS. "War Camp"	5,818	14 sept.	15 "	492 50	24 60	517 10
			1919.			
SS. "Canada Maru"	5,760	16 "	11 janv.	15,844 00	1,326 60	17,170 60
		1919.				
SS. "War Chief"	5,825	15 janv.	19 "	871 00	3 60	874 60
SS. "Canora"	2,382	20 "	24 "	752 00	205 80	957 80
SS. "Prince Rupert"	3,379	27 "	29 "	370 00	24 00	394 00
SS. "Princess Maguinna"	1,850	11 fév.	18 fév.	766 25	10 20	776 45
SS. "El Lobo"	4,800	3 mars	4 mars	440 00	15 00	455 00
SS. "Prince George"	3,372	20 "	25 "	710 00	42 00	752 00
SS. "Princess Beatrice"	1,289	26 "	26 "	200 00	....	200 00
SS. "City of Portland"	1,833	27 "	29 "	385 00	42 00	427 00
	68,095			32,107 25	2,287 20	34,394 45

BASSIN DE RADOUB DE LÉVIS—Etat des droits et autres impôts perçus au cours de l'exercice terminé le 31 mars 1919.

Nom des navires entrés au bassin.	Tonnage.	Pér. passée au bassin. Du	Au	Droits de bassin.	Autres droits.	Total.
		1918.	1918.	$ c.	$ c.	$ c.
SS. "Northwest"	....	Droits	d'entrée.	200 00	....	200 00
SS. "Northland"	....	"	"	200 00	....	200 00
SS. "John S. Thom"	....	Hiver	1917-18.	450 00	20 00	470 00
SS. "Fruhling"	....	"	"			
	2,170	12 mai....	13 mai.	7,628 60	1 50	7,630 10
SS. "Largo Law"	....	Droits	d'entrée.	200 00	....	200 00
SS. "Savoy"	....	"	"	200 00	....	200 00
SS. "Plessis"	....	"	"	200 00	....	200 00
SS. "Colomb"	....	"	"	200 00	....	200 00
SS. "Mariska"	....	"	"	200 00	....	200 00
SS. "Lord Strathcona"	....	"	"	200 00	....	200 00
Goélette "G. T. L."	....	"	"	200 00	....	200 00
SS. "Guide"	....	"	"	200 00	....	200 00
SS. "Largo Law"	3,974	9 oct....	20 nov....	4,602 32	35 00	4,637 32
SS. "A. W. Thompson"	2,279	21 nov....	28 " ...	973 48	16 80	990 28
SS. "Northwest"	....	Droits	d'entrée.	200 00	....	200 00
SS. "Warriner"	....	"	"	200 00	....	200 00
SS. "B. Stuart W."	....	"	"	200 00	....	200 00
SS. "Frontenac"	....	"	"	200 00	....	200 00
SS. "Castalia"	....	"	"	200 00	....	200 00
SS. "Colomb"	559	9 oct....	20 nov....	800 00	2 00	802 00
SS. "Plessis"	559	9 "	20 " ...	750 00	2 00	752 00
SS. "War Ottawa"	....	Droits	d'entrée	200 00	....	200 00
SS. "War Matane"	....	"	"	200 00	....	200 00
SS. "Thompson"	....	"	"	200 00	....	200 00
SS. "Warriner"	....	"	"	200 00	....	200 00
SS. "Montcalm"	1,432	15 août...	8 oct....	3,249 80	9 75	3,259 55
SS. "Lady Grey"	733	15 " ...	8 "	2,550 00	5 00	2,555 00
SS. "Thunder Bay"	....	Droits	d'entrée.	200 00	....	200 00
SS. "War Ottawa"	2,000	28 nov....	3 déc....	624 00	1,100 05	1,724 05
SS. "Warriner"	2,279	6 déc....	16 " ...	1,155 80	235 35	1,391 15
SS. "Maruba"	2,311	6 "	16 " ...	777 32	217 50	994 82
SS. "Castalia"	3,092	19 "	22 " ...	535 52	356 45	891 97
SS. "War Radnor"	....	Droits	d'entrée.	200 00	....	200 00
SS. "War Mingan"	....	"	"	200 00	....	200 00
SS. "Montcalm"	....	Télép	hone.	....	4 00	4 00
	21,388			28,496 84	2,005 40	30,502 24

N° 5—Bassin de radoub de Selkirk, Man.—Etat des droits et autres impôts perçus dans le cours de l'exercice terminé le 31 mars 1919.

Nom des navires du bassin.	Tonnage.	Période passée au bassin.		Droits de bassin.	Autres droits.	Total.
		Du	Au			
		1918.	1918.	$ c.	$ c.	$ c.
Barge "Marvyl"	225	29 avril	29 avril	45 00		45 00
Drague n° 201	132	27 "	27 "	26 40		26 40
Str. "Wolverine"	278	1er mai	10 mai	191 82		191 82
Str. "Goldfield"	56	11 "	17 "	65 00		65 00
Barge n° 6	491	17 "	22 "	218 50		218 50
Str. "Majestic"	127	23 "	25 "	25 40		25 40
Str. "Lady of the Lake"	201	25 "	29 "	68 34		68 34
Str. "Majestic"	127	29 "	30 "	25 40		25 40
Remorqueur "Vaughan"	134	30 "	31 "	26 80	(Mars '19 ret.)	26 80
Barge "Lynx"	120	15 juin	15 juin	55 00	"	55 00
Barge "Beaver"	120	21 "	21 "	45 00		45 00
Str. "Wolverine"	278	27 "	27 "	75 06		75 06
Str. "Goldfield"	56	1er juillet.	2 juillet	25 00		25 00
Str. "Garry"	120	12 "	13 "	25 00		25 00
Barge "Ft. Alexander"	316	13 "	16 "	85 32		85 32
Str. "Rocket"	56	30 "	30 "	25 00		25 00
Str. "Idell"	54	3 août	7 août	45 00		45 00
Str. "Tempest"	75	21 "	22 "	25 00		25 00
Str. "J. R. Spears"	34	22 "	28 "	65 00		65 00
Barge à charbon D.P.W		12 juin	13 juin	25 00		25 00
Drague-grue n° 202	233	9 juillet	10 juillet	46 60		46 60
Str. "Amisk"	32	29 août	7 sept	90 00		90 00
Str. "Rocket"	56	9 sept	9 "	25 00		25 00
Str. "Lady of the Lake"	201	10 "	20 "	159 80		159 80
Str. "Orion"		21 "	21 "	25 00		25 00
Str. "Goldfield"	56	28 "	1er oct	40 00		40 00
Str. "W. J. Guest"	97	21 octobre	21 "	25 00		25 00
Str. "Garry"	120	26 "	26 "	25 00		25 00
Str. "Lady of the Lake"	201	4 nov	7 nov	61 31		61 31
Str. "Luana"		8 "	8 "	25 00		25 00
Str. "Victor"		8 "	8 "	25 00		25 00
Str. "Wolverine"	278	8 "	8 "	55 60		55 60
Str. "Wolverine" (hiver)	278	9 "	30 "	57 00		57 00
Str. "Wolverine" (hiver)		1er déc	31 déc	75 00		75 00
Str. "Bradbury"	500	9 août	20 août	380 00		380 00
		1919.	1919.			
Str. "Wolverine" (hiver)		1er janv	31 janv	78 00		78 00
Str. "Wolverine" (hiver)		1er février	28 février	72 00		72 00
Str. "Wolverine" (hiver)		1er mars	31 mars	78 00		78 00
	5,052			2,531 35		2,531 35

RAPPORT DU COMPTABLE EN CHEF

Par A. G. KINGSTON, COMPTABLE EN CHEF.

PARTIE I.

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada durant l'exercice finissant le 31 mars 1919.

Désignation des travaux.	Construction et améliorations.	Réparation et ameublement.	Loyers.	Salaires et fournitures des concierges.	Chauffage.	Eclairage.	Eau.	Pouvoir électrique.	Total.
EDIFICES PUBLICS.		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Nouvelle-Ecosse,									
Amherst, bureau de poste, etc.		550 03		676 31	557 85	575 87	16 00		2,376 06
Annapolis, bureau d'immigration			75 00						75 00
" bureau de poste, etc.		236 64		574 73	394 28	198 00	20 00		1,423 65
Antigonish, bureau de poste, etc.		63 08	30 84	500 93	556 10	257 10			1,408 05
Arichat, bureau de poste, etc.		30 60		205 25	371 00	77 90			684 75
Baddeck, bureau de poste		31 85		562 06	352 50	163 19			1,109 60
Bridgewater, bureau de poste, etc.		393 87		613 36	355 20	398 20	34 13		1,794 76
Canso, bureau de poste		283 72		695 97	617 45	249 20	4 50		1,850 84
Dartmouth, bureau de poste (vieux)		385 23		525 00	238 70	418 30			1,567 23
" " (nouveau)		473 50		551 16	109 80	125 04	115 66		1,375 16
Digby, bureau de poste			30 00						30 00
" (édifice Warne), bureau de l'insp. des pêch.		443 97	90 00	554 24	377 09	352 05	64 00		1,881 35
Glace-Bay, bureau de poste		158 73		639 90	398 26	346 25	55 00		1,598 14
Guysborough, bureau de poste		372 37		251 79	453 00	280 01			1,357 17
Halifax, bureau des archives			225 00	18 00		12 00			255 00
" bureau des douanes, etc.		1,080 69	76 37	6,622 59	1,278 63	691 24	548 73	133 22	10,431 47
" édifice "Dennis" (Mil. et Déf.)			9,629 13						9,629 13
" manège militaire	262 30								262 30
" entrepôt de vérification, etc.		54 62	1,200 00	989 00	147 50	66 68	28 36		2,486 16
" édifice d'immigration		33 93		286 82	1,223 45	267 65	17 40		1,829 25
" bureau d'immigration (quai No 2)		101 99							101 99
" bureau du Revenu de l'Intérieur		64 00	1,000 00				12 16		1,076 16
" Ile Lawlor, station de quarantaine	9,581 54	580 75							10,162 29
" édifice "McCurdy", bur. des pêcheries.			191 66						191 66
" édifice "Pentagon" (Min. du Travail).		262 03							262 03
" station postale (extrémité du nord)	23 00	58 37	245 00						326 37
" bureau de poste, etc.	2,814 89			6,561 90	1,662 06	2,668 55	592 69	614 42	14,914 51
" bureau des Travaux publics (rés. du commis des travaux)		29 90	32 40	28 60					90 90

Halifax, Station de la quarantaine					300 00				300 00
" banque d'épargne		4 75							4 75
" bureau de l'inspecteur des steamers		1 00	250 00						251 00
" édifice *Trust* (bur. de l'impôt sur le rev.)		44 50	747 50	15 00					807 00
Inverness, bureau de poste		562 21		601 26	765 50	330 65	45 00		2,304 62
Kentville, ferme expérimentale	1,314 89					224 04			1,538 93
" bureau de poste, etc		761 75		594 00	379 47	215 18	50 00		2,000 40
Liverpool, bureau de poste, etc		542 93		564 66	354 50	259 27	18 00		1,739 36
Lunenburg, bureau de poste		372 75		628 00	384 14	579 96	59 00		2,023 85
Nappan, ferme expérimentale	1,876 40				108 25	277 55			2,262 20
New-Glasgow, bureau de poste, etc		495 47		585 38	565 60	720 97	100 00		2,467 42
North-Sydney, édifice d'immigration		54 40				27 44			81 84
" bureau de poste	1,004 02	40 97		581 75	24 00	659 77	64 00		2,374 51
" D.T.P. (bureau de l'ing. de dist.)			600 00						600 00
Parrsboro, bureau de poste		80 95	32 50	624 96	477 50	221 10	52 00		1,489 01
Pictou, douane, etc	1,083 47	4 50		300 00	742 50				2,130 47
" bureau de poste		61 07		310 05	610 99	164 53	50 00		1,196 64
Shelburne, bureau de poste, etc	1,286 56	33 94		666 73	260 50	279 28			2,527 01
Springhill, bureau de poste, etc		102 25		629 76	391 85	235 20	30 00		1,389 06
Stellarton, bureau de poste			300 00						300 00
Sydney, édifice du *Post* (Marine et Pêcheries)			405 00						405 00
" bureau de poste, etc		221 98	135 00	805 38	440 52	631 86	87 75		2,322 49
Sydney Mines, bureau de poste, etc		856 40		458 00	274 88	375 42	30 00		1,994 70
Trenton, bureau de poste			600 00		75 00	39 69			714 69
Truro, édifice public (nouveau)	213 25								213 25
Truro, bureau de poste		583 52		531 29	599 50	562 78	32 00		2,309 09
Westville, bureau de poste		300 06		579 96	356 00	192 27	23 00		1,451 29
Weymouth, bureau de poste			100 00						100 00
Windsor, bureau de poste, etc		227 51		590 47	508 86	313 10	50 00		1,689 94
Wolfville, bureau de poste		52 62		631 02	455 00	203 70	38 00		1,380 34
Yarmouth, bureau de poste, etc	1,611 41	162 75		612 86	553 70	549 32	72 00		3,562 04
Bureaux de moindre importance dans la province		492 53			21 57				514 10
Généralement						2,122 50			2,122 50
Total, Nouvelle-Ecosse	21,071 73	11,750 68	15,995 40	31,168 14	17,742 70	16,332 81	2,309 38	747 64	117,118 48
Ile du Prince-Edouard.									
Charlottetown, édifice "Cameron" (insp. d. drag.)		165 15	162 00	85 00		4 93			417 08
" douanes, etc		489 47	70 00	952 16	481 70	30 25	34 00		2,057 58
" ferme expérimentale	926 35				754 42	166 57			1,847 34
" Commission des vivres			38 50						38 50
" bureau d'immigration			174 96			3 11			178 07
" bureau de poste, etc	1,558 03	1,873 87		2,819 07	1,524 10	1,843 13	225 00		9,843 20
" édifice Prowse (bur. des T.P.)		3 00	68 50	12 00		3 59			87 09
" bureau des travaux publics (résidence du commis des trav.)			19 05			38			19 43
Georgetown, bureau de poste, etc	665 53	117 90		126 84	541 30	64 65			1,516 22
Montague, bureau de poste, etc		226 95		439 76	484 38	72 83			1,223 92

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada durant l'exercice finissant le 31 mars 1919—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction et améliorations.	Réparations et ameublement.	Loyers.	Salaires et fournitures des concierges.	Chauffage.	Eclairage.	Eau.	Pouvoir électrique.	Total.
EDIFICES PUBLICS—*Suite,*	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Ile du Prince-Edouard—Suite.									
Souris, bureau de poste, etc.		514 81		565 00	455 28	175 00			1,710 09
Summerside, bureau de poste, etc.		409 89		692 89	556 11	570 20	32 25		2,261 34
Tignish, bureau de poste		299 49	1 00	646 91	343 44	110 90			1,401 74
Bureaux de moindre importance dans la province		149 04							149 04
Total, île du Prince-Edouard	3,149 91	4,249 57	534 01	6,339 63	5,140 73	3,045 54	291 25		22,750 64
Nouveau-Brunswick.									
Bathurst, bureau de poste, etc		122 55		608 31	549 00	269 84	33 00		1,582 7
Campbellton, bureau de poste, etc.		442 19		715 21	711 84	559 40	52 00		2,480 64
Campobello, bureau des pêcheries		93 25	60 00						153 25
" bureau de poste, etc			60 00						60 00
Chatham, bureau de poste, etc		138 70	45 00	522 36	472 47	348 17	24 00		1,550 70
Clair, bureau d'immigration			80 00						80 00
Dalhousie, bureau de poste, etc	31 80	121 72		595 01	409 00	91 25	26 00		1,274 78
Edmundston, bureau d'immigrationi			60 00						60 00
" bureau de poste		755 91	333 33						1,089 24
Fairville, bureau de poste		84 60	40 00	619 82	349 69	112 82	17 10		1,224 03
Fredericton, bureau de poste, etc. (vieux)		479 80		639 85	63 80	235 92	121 50		1,540 87
" ferme expérimentale	3,877 58				996 56				4,874 14
" bureau de poste, etc		254 25		832 55	1,066 27	816 04	45 78		3,014 89
Grand Falls, bureau de poste		44 29		637 26	388 96	156 53	33 00		1,260 04
Hampton, bureau de poste (Ossekeag)		140 93	25 00	563 36	463 32	46 70			1,239 31
Hartland, bureau de poste, etc		21 27		624 98	412 00	45 75	30 00		1,134 00
Hillsborough, bureau de poste, etc		134 62		567 51	182 13	129 75			1,014 01
Marysville, bureau de poste		460 74		168 05	321 38	64 30	65 50		1,079 97
Milltown, bureau de poste, etc		389 22		468 75	457 80	302 49	21 60		1,639 86
Moncton, bureau de poste		436 38		728 38	490 06	638 72	135 25		2,428 79
Newcastle, bureau de poste, etc		318 35		619 06	695 96	554 18	35 00		2,222 55
Richibucto, bureau de poste		15 28		554 96	342 17	166 99			1,079 40
St-Jean, douanes, etc	805 46	228 78	183 75	5,456 85	3,354 70	803 13	1,555 54	203 32	12,591 53
" édifice d'immigration	1,478 84				2,758 61	819 73	136 95		5,194 13
" bureau de poste (nouveau)	2,342 02	456 87	10 00	8,191 87	3,459 50	1,944 23	483 46	847 50	17,735 45
" bureau de poste, etc. (vieux)		482 54		3,013 12	2,039 99	486 87	447 18		6,469 70
" station de quarantaine		269 54		755 00	3,100 43		1,801 72		5,926 69
" banque d'épargne	1,403 17	210 50		107 50	561 09	180 77	53 73		2,516 76

St-Jean, bureau de poste de l'ouest		48 10		539 81	149 27	139 61	9 98		886 77
St-Stephen, bureau d'immigration		13 00	150 00						163 00
" bureau de poste, etc		72 09		571 31	466 98	175 17	78 42		1,363 97
Sussex, bureau de poste, etc		182 43		562 81	242 41	152 97	82 00		1,222 62
Tracadie, Lazaret		1,004 62		1,440 00	2,866 17	222 86			5,533 65
Woodstock, bureau de poste, etc		137 75		628 43	438 02	379 15			1,583 35
Bureaux de moindre importance dans la province		352 86							352 86
Total, Nouveau-Brunswick	9,938 87	7,913 13	1,047 08	30,732 12	27,809 58	9,843 34	5,288 71	1,050 82	93,623 65
QUÉBEC.									
Acton Vale, bureau de poste		304 65		539 59	396 49	87 99	28 00		1,356 72
Armstrong, douanes et bureau d'immigration					70 00				70 00
Arthabaska, bureau de poste		117 04		653 40	552 55	230 60	100 00		1,653 59
Asbestos, bureau de poste			200 00						200 00
Aylmer, bureau de poste		50 45		142 51	348 50	247 10	61 00		849 56
Beauharnois, bureau de poste		30 88	305 00	21 60	120 56	67 97	59 45		605 46
Berthierville, bureau de poste		2,43		85 33	139 22	46 67	132 00		405 65
Black-Lake, bureau de poste		102 43	150 00						252 43
Brownsburg, bureau de poste			99 96						99 96
Buckingham, bureau de poste		57 57		213 27	518 67	130 58	37 20		957 29
Cacouna, bureau de poste			12 50						12 50
Cap Rouge, ferme expérimentale	4,121 82				720 66				4,842 48
Chicoutimi, bureau de poste, etc		406 58	125 00	599 96	495 82	610 05	300 00		2,537 41
Coaticook, bureau de poste, etc		294 31		567 66	862 59	339 37	50 00		2,113 93
Compton, bureau de poste		5 25	110 00						115 25
Cookshire, bureau de poste		73 80		580 86	373 35	138 37	15 00		1,181 38
Drummondville, bureau de poste, etc		25 48		713 01	290 92	136 66			1,166 07
Dundee, douanes		7 50		38 36	154 40	94 58			294 84
East-Angus, bureau de poste		139 06		646 86	604 49	321 50	43 00		1,754 91
Farnham, ferme expérimentale		193 44							193 44
" bureau de poste	6,496 13	601 91		618 82	596 09	114 13	20 00		8,447 08
Fraserville, bureau de poste, etc		490 76		626 32	689 23	138 06	200 00		2,144 37
Granby, bureau de poste		209 21		580 78	760 84	253 75	150 00		1,954 58
Grand'-Mère, édifice public	27 75								27 75
Grosse-Isle, stat. de quar., bâtiss des chaud., etc	117 74								117 74
" " " nouveaux édifices									
" améliorations et réparations	3,426 76	14,994 70							18,421 46
Hull, bureau de poste		738 76		164 25	692 10	118 89	357 46		2,071 46
Huntington, bureau de poste			675 00						675 00
Iberville, bureau de poste		89 53		481 75	127 56	25 52	38 00		762 36
Joliette, bureau de poste, etc		251 12		646 98	684 05	320 78	110 00		2,012 93
Jonquières, bureau de poste		125 88		586 41	390 29	120 23	13 44		1,236 25
Knowlton, bureau de poste, etc		113 22		170 80	487 10	157 71	21 00		949 83
Lachine, bureau de poste		25 85		124 96	383 72	150 56	48 26		733 35
Lachute, bureau de poste		57 00		515 05	642 73	447 96	37 50		1,700 24
Lacolle, bureau d'immigration			96 00		58 60	14 00			168 60
Laprairie, bureau de poste		107 94		171 57	316 06	65 94	45 00		706 51
L'Assomption, bureau de poste				327 91	139 41	80 26	65 00		612 58

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada durant l'exercice finissant le 31 mars 1919—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction et améliorations.	Réparations et ameublement.	Loyers.	Salaires et fournitures des concierges.	Chauffage.	Eclairage.	Eau.	Pouvoir électrique.	Total.
EDIFICES PUBLICS—*Suite,*	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Québec—Suite.									
Lennoxville, ferme expérimentale	6,581 40				407 34	88 45			7,077 19
Lévis, bureau de poste, etc	6,936 09	122 75		931 62	790 54	211 59	175 00		9,167 59
Longueuil, bureau de poste		185 41		465 79	292 55	49 24	61 40		1,054 39
Louiseville,, bureau de poste		52 30		673 88	496 14	191 15	20 00		1,433 47
Magog, bureau de poste, etc		445 35		540 71	590 11	200 92	78 56		1,855 65
Marieville, bureau de poste		108 35		524 53	338 73	198 00	28 00		1,197 61
Matane, bureau de poste		30 05		613 01	524 86	18 00	96 00		1,281 92
Mégantic, bureau de poste		153 60		590 84	673 68	336 63			1,754 75
Mont-Joli, bureau de poste		2 35	240 00	16 81	91 20	42 40			392 76
Montmagny, bureau de poste, etc		203 55	64 00	591 24	337 45	186 77	50 00	29 20	1,462 21
" hangar des travaux publics			50 00						50 00
Montréal, édifice *Coristine* (Min. du Com.)			637 47						637 47
" douanes, etc		1,005 84	57 00	154 90	2,569 47	316 01	17 46		4,120 68
" " (bureau du canal)		63 54		5 08	18 25	37 38			124 25
" édifice *Drummond* (commission des vivres)		2 75	70 00						72 75
" entrepôt de vérification (nouveau)	1,898 06	2,626 67		947 81	5,928 43	2,465 17	4,074 00	3,599 90	21,540 04
" " " (vieux)	1,241 14		26 25	206 42	3,630 28	2,304 57	1,554 99	641 29	9,604 94
" laboratoire des produits forestiers		113 75			695 55	818 20	175 72	1,733 55	3,536 77
" bâtisse d'immigration	1,840 60				2,107 69	43 00	992 17	255 91	5,239 37
" bâtisse du Revenu de l'intérieur		466 71		377 60	879 34	124 88	793 70		2,642 23
" édifice *La Sauvegarde* (service des sig.)			500 00			98			500 98
" bureau de poste	7,765 12	2,776 54	381 75	2,227 44	8,520 19	11,039 77	4,742 54	5,265 71	42,719 06
" " (vieil édif. du "Herald")		266 55	8,092 00	93 13	752 20	148 76	349 20	403 00	10,104 84
" station postale "A"	3,109 81	123 94	33 26	18 70	1,080 11	442 18	305 55	775 71	5,889 26
" " "B"		230 07		739 10	724 11	464 54	582 00		2,739 82
" " "C"		619 45		35 75	859 94	444 10	672 36		2,631 60
" " "D"		280 65		798 20	841 60	196 62	176 60		2,293 67
" " "E"		492 81		674 25	535 18	313 52	78 82		2,094 58
" " "F"		102 42	8 68	14 60	1,192 65	304 83	190 05		1,813 23
" " "G"	11 71								11 71
" " "H", etc	1,251 59	218 70	92 00	108 25	2,494 79	944 97	1,766 90	2,742 54	9,619 74
" " "L"		81 69		27 80	966 32	237 90	166 20		1,479 91
" " "M"		40 46	600 00	4 40	146 05	61 62	15 00		867 53
" " "N"		31 69	6,814 80	8 80		284 11	232 80		7,372 20
" " "O"		116 55		611 70	637 99	156 48	68 10		1,590 82
" " "S"		124 22		20 80	317 29	86 22	106 76		655 29
" " Ave Delorimier		59 86	840 00	1 00	2 56	98 46	58 20		1,060 08

Montréal, station postale, Hochelaga		217 34		310 15	317 49	114 87	139 68		1,099 53
" " Ste-Cunégonde			1,750 00						1,750 00
" " St-Henri		504 62		20 85	472 61	208 00	69 94		1,276 02
" édifice *Shaughnessey* (Marine, etc.)		411 60	12,323 54	14 75		76 49	209 52		13,035 90
" Westmount, bureau du rev. de l'Int.			176 00						176 00
" gare Windsor	2,870 75	35 52	213 00					67 08	3,186 35
" généralement		203 52		128,560 50		5,808 88			134,572 90
Murray Bay, bureau de poste, etc		238 86		576 25	762 90	248 54			1,826 55
Nicolet, bureau de poste, etc		545 22		524 81	795 31	148 35	70 80		2,084 49
Nominingue, bâtisse d'immigration		13 75		300 00	45 00	15 00			373 75
Péribonka, bâtisse d'immigration		1 75	20 00	33 32	100 00	4 50			159 57
Pierreville, bureau de poste		119 99		176 08	187 17	50 75	15 00		548 99
Plessisville, bureau de poste		114 88		141 25	571 61	400 19	27 95		1,255 88
Québec, bureau des archives			396 00	361 00	9 00	10 50			776 50
" bureau des impôts de guerre			25 00	6 00		2 10			33 10
" Commission des vivres		6 60	375 00						381 60
" citadelle, (quartiers du gouv. général)		1,342 84	59 10	713 43	1,275 15	150 44			3,540 96
" citadelle, salle d'exercices militaires	1,880 00								1,880 00
" douanes, etc	1,148 52	51 25	114 50	4,192 60	2,576 38	1,146 75	800 00	875 00	10,905 00
" entrepôts de vérification		847 87		3,541 95	1,591 93	387 71	450 00	1,125 00	7,944 46
" bâtisse d'immigration (jetée Louise)					24,39	1,395 15		1,706 25	3,125 79
" hôpital de détention (résidence du médecin-surintendant)			600 00						600 00
" hôpital de détention (parc Savard)					893 95	638 77			1,532 72
" bureau d'immigration, 101 St-Jean		191 98	125 00						316 98
" agence de la marine (quai du roi)	1,893 00	76 81			693 83		750 00		3,413 64
" observatoire		16 04				84 16	50 00		150 20
" bureau de poste (haute-ville)	10,150 41	2,539 27	215 75	12,815 36	3,131 58	2,020 77	810 00	988 55	32,671 69
" station postale "B"		45	3,000 00			170,28			3,170 73
" Faubourg St-Jean, bureau de poste	1,737 62		2,100 00	89 70		121 02			4,048 34
" bureau de poste Candiac			75 00						75 00
" St-Roch, bureau de poste		146 21		920 53	589 16	465 13	400 00	50 00	2,571 03
" St-Sauveur, bureau de poste		523 60		478 06	423 30	340 31	193 75		1,959 02
" bureau des poids et mesures		23 60			147 65	16 48			187 73
" généralement		350 75		5,492 21		815 09			6,658 05
Richmond, bureau de poste, etc		393 03		694 35	592 47	257 55	25 00		1,962 40
Rigaud, bureau de poste, etc		130 66		326 64	416 33	185 42	11 00		1,070 05
Rimouski, bureau de poste, etc		185 94		376 91	345 51	118 32	150 00		1,176 68
Roberval, bâtisse d'immigration				33 32		18 75	8 34		60 41
" bureau de poste		454 86		632 71	200 00	598 40	25 00		1,910 97
Rock Island, bureau de poste, etc		142 25		620 37	904 70	267 49	28 52		1,963 33
Ste-Agathe-des-Monts, bureau de poste		419 97		605 54	503 76	152 10			1,681 37
Ste-Anne-de-Bellevue, bureau de poste		9 85	250 00			21 00	19 95		300 80
Ste-Anne-de-la-Pocatière, ferme expérimentale	2,767 49				25 00				2,792 49
St-Eustache, bureau de poste			300 00			31 15	15 00		346 15
St-Félix-de-Valois, bureau de poste			87 00						87 00
St-Gabriel-de-Brandon, bureau de poste		5 96		638 35	15 00	113 09	125 00		897 40

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada durant l'exercice finissant le 31 mars 1919—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction et améliorations.	Réparations et ameublement.	Loyers.	Salaires et fournitures des concierges.	Chauffage.	Eclairage.	Eau.	Pouvoir électrique.	Total.
EDIFICES PUBLICS—*Suite.*	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Québec—Suite.									
St-George de Beauce, bureau de poste			200 00						200 00
St-Hyacinthe, édifice du revenu de l'Intérieur	1,211 43			573 86	116 25	28 13	383 00		2,312 67
" bureau de poste, etc		239 46		725 89	561 85	242 63	383 00		2,152 83
St-Jacques de l'Achigan, P. O., site (clôture)		15 33							15 33
St-Jean, douanes		96 18		543 34		61 21	60 00		760 73
" bureau de poste		176 07		306 72	527 71	185 88			1,196 38
St-Jean de Matha, bureau de poste			8 33						8 33
St-Jérôme, bureau de poste, etc		77 57		589 17	559 67	53 93	60 39		1,340 73
St-Joseph de Beauce, bureau de poste		161 37	200 00			16 63	9 00		387 00
St-Lambert, bureau de poste	1,806 02	81 31		571 67	445 00	100 76	26 52		3,031 28
Ste-Rose, bureau de poste			162 00						162 00
Ste-Thérèse, bureau de poste, etc		126 86		661 75	482 31	195 91			1,466 83
St-Tite, bureau de poste		8 15	200 00	1 65	223 75	58 56			492 11
Sayabec Station, bureau de poste			125 00						125 00
Shawinigan Falls, bureau de poste		374 35		598 51	719 60	124 95	22 92		1,840 33
Shawville, bureau de poste		24 20		599 82	458 59	225 80			1,308 41
Sherbrooke, bureau de poste, etc		866 95	150 17	1,134 90	1,119 60	531 10	83 68		3,886 40
" bureau de l'inspecteur des postes		90	996 00			13 65			1,010 55
" bur. de l'ingénieur des trav. publics			1,333 50						1,333 50
Sorel, bureau de poste, etc		951 42		664 18	854 29	447 03	256 80		3,173 72
Spirit Lake, Co. Pontiac, bureau de poste					242 25				242 25
Stanstead Plain, bureau de poste			113 00						113 00
Terrebonne, bureau de poste, etc		42 00		352 25	434 99	85 50	17 00		931 74
Thetford Mines, bureau de poste, etc		714 55		170 90	382 37	279 05	15 00		1,561 87
Trois-Pistoles, bureau de poste			75 00						75 00
Trois-Rivières, bureau du payeur			40 00						40 00
" bur. de poste, etc.,—temporaire		32 04	15 75	836 30		130 92	43 04		1,058 05
" bur. de l'inspecteur des postes			35 00	35 00		1 28			71 28
" nouveau bureau de poste	6,984 68	416 01	25 00	1,032 87	885 05	423 37		2 16	9,769 04
Valleyfield, bureau de poste, etc		136 45		960 31	684 46	201 80	90 00		2,073 02
Verdun, bureau de poste			340 00		14 94				354 94
Victoriaville, bureau de poste, etc		85 57	1 00	341 77	437 79	199 60			1,065 73
Bureaux de moindre import. dans la province		1,312 54		50 00	42 94				1,405 48
Généralement					61 86				61 86
Total, Québec	77,275 64	46,971 44	46,505 31	195,790 02	77,925 04	47,527 74	25,404 19	20,260 85	537, 660 23

Désignation des édifices.	Construction et améliorations.	Réparations et ameublement.	Loyers.	Salaires et fournitures des concierges.	Chauffage.	Eclairage.	Eau.	Pouvoir électrique.	Total.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
EDIFICES D'OTTAWA.—*Edifices des ministères*—									
Edifice Hunter	1,000,104 11								1,000,104 11
Edifice de l'ouest, réparations à l'aile McKenzie, couverture métallique		2,354 07							2,354 07
Edifice du parlement, reconstruction	2,263,048 56								2,263,048 56
" " et des minist., généralem.—(Biblioth. du parlem., les édifices de l'Est, de l'Ouest, Langevin et Connaught)					50,806 56	77,034 95	25,746 72		153,588 23
Terrains, y compris le parc Major			3,566 82		420 00	427 52	466 86		4,881 20
Appareils de macération, division de la monnaie, ministère des Finances	761 87								761 87
Pouvoir pour les ascenseurs								31,492 38	31,492 38
Réparations, ameublement, etc		434,218 88							434,218 88
Classeurs en acier	75,080 57								75,080 57
Service téléphonique			62,009 84						62,009 84
Sites pour de nouveaux édifices des ministères—Acquisition des propriétés, rue Wellington	4,787 15								4,787 15
Entretien des propriétés acquises—									
Rue Sussex		692 12			450 00	989 07	57 97		2,189 16
Rue Wellington Est					420 00	568 91	201 12		1,190 03
" " Ouest		7,792 85			4,609 92	11,736 96	1,576 92		25,716 65
Edifice des archives					1,320 00	927 63	320 23		2,567 86
Observatoire astronomique			2,899 49			1,302 86	785 19		4,987 54
Laboratoire biologique						961 17	92 28		1,053 45
Ferme expérimentale	29,225 89					7,438 67	489 41		37,153 97
Edifice pour l'essai des combustibles						2,317 13	593 38		2,910 51
" géodésique					450 00	1,356 63			1,806 63
" des mines (rue Sussex)					3,300 00	2,078 13	3,011 85		8,389 98
Galerie nationale des Arts	1,098 50		6,894 50						7,993 00
Bureau de poste					6,919 92	4,937 57	875 65		12,733 14
Imprimerie nationale (monte-charges)	6,178 98					14,239 65	4,365 67		24,784 30
Travaux publics (atelier)					1,080 00	3,264 73	237 74		4,582 47
Rideau-Hall	1,494 48	23,769 98							25,264 46
" terrain, serres			13,612 41		420 00	704 85			14,737 26
" neige			2,153 00						2,153 00
" éclairage et chauffage			17,000 00						17,000 00
" gardien			840 00						840 00
Hôtel des Monnaies					900 00	6,576 10	228 15		7,704 25
Cour Suprême					1,839 96	1,689 80	242 64		3,772 40
Chantiers de l'île Victoria					450 00		217 26		667 26
Musée Victoria					11,643 42	13,748 56	2,530 57		27,922 55
Edifices loués				643,685 01	40,241 62	24,149 04	15,523 02		723,598 69
Totaux, Ottawa	3,381,780 11	468,827 90	108,976 06	643,685 01	125,271 40	176,449 93	57,562 63	31,492 38	4,994,045 42

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada durant l'exercice finissant le 31 mars 1919—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction et améliorations.	Réparations et ameublement.	Loyers.	Salaires et fournitures des concierges.	Chauffage.	Eclairage.	Eau.	Pouvoir électrique.	Total.
EDIFICES PUBLICS—*Suite.*	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	c.
Ontario.									
Acton, bureau de poste, etc		10 90		617 96	881 74	103 96			1,614 56
Alexandria, bureau de poste, etc		42 94		511 27	318 22	222 30	7 50		1,102 23
Almonte, bureau de poste, etc		228 58		650 02	884 11	284 68	83 00		2,130 39
Amherstburg, bureau de poste, etc		78 46		562 61	393 55	66 99	35 00		1,136 61
Arnprior, bureau de poste, etc		57 20		611 16	374 24	338 58	32 00		1,413 18
Athens, bureau de poste, etc		55 68		90 81	420 83	90 82			658 14
Aurora, bureau de poste, etc		123 24		631 61	357 19	31 57	16 00		1,159 61
Aylmer, bureau de poste, etc		53 90		622 16	546 96	220 35	26 66		1,470 03
Barrie, bureau de poste, etc		423 28		610 69	414 50	285 03	50 00		1,783 50
Belleville, bureau de l'impôt sur le revenu			140 00						140 00
" bureau de poste, etc		435 95		892 63	1,238 11	848 81	72 75		3,488 25
Blenheim, bureau de poste			200 00						200 00
Bowmanville, bureau de poste, etc		69 71		514 10	382 69	109 17	49 92		1,125 59
Bracebridge, bureau de poste, etc		112 06		632 71	515 69	111 50	11 17		1,383 13
Brampton, bureau de poste, etc		51 80		641 28	425 35	121 41	24 10		1,263 94
Brantford, bureau de poste, etc		249 72		6,052 32	1,926 95	343 51	85 89	335 42	8,993 81
Bridgeburg, bureau de poste, etc		538 97		379 88	401 21	194 25	20 00		1,534 31
Brighton, bureau de poste			100 00						100 00
Brockville, bureau de poste, etc		531 74		1,120 91	757 50	807 68	153 00		3,370 83
Burford, bureau de poste, etc		12 56		549 96	473 70	64 91			1,101 13
Cardinal, bureau de poste		23 55		16 09	306 10	27 66	15 00		388 40
Carleton Place, bureau de poste, etc		1 86		611 91	339 33	131 81	31 52		1,116 43
Cayuga, bureau de poste		306 23		318 50	140 13	111 01			875 87
Chatham, bureau de poste, etc	22 72	178 27		633 95	242 72	226 74	18 09		1,322 49
Chesley, bureau de poste, etc		3 90		614 13	508 36	175 48	25 00		1,326 87
Clinton, bureau de poste, etc		157 75		274 32	553 32	108 78	17 37		1,111 54
Cobalt, bureau de poste		57 35	2,000 00			174 51			2,231 86
Cobourg, bureau de poste, etc		853 83		667 30	450 54	245 79	50 75		2,268 21
Collingwood, bureau de poste, etc		138 95		922 12	1,139 26	253 20	82 31		2,535 84
Cornwall, bureau de poste, etc		208 39		912 94	951 00	341 08	75 00		2,488 41
Deseronto, bureau de poste, etc		17 70		585 82	261 82	417 55	39 00		1,321 89
Dresden, bureau de poste		20 78		611 20	391 27	169 98	37 19		1,230 42
Dundas, bureau de poste		96 36		730 41	499 83	175 57	27 26		1,529 43
Dunnville, bureau de poste (emplacement)	74 12								74 12
Eganville, bureau de poste, etc		20 95		630 28	335 36	174 63	34 00		1,195 22
Elmira, bureau de poste, etc	1,037 68			648 22	651 36	65 77	10 24		2,413 27
Elora, bureau de poste		23 63		668 76	308 32	89 53		6 00	1,096 24
Essex, bureau de poste		10 50		660 58	210 98	100 83	37 50		1,020 39

Exeter, bureau de poste, etc.		11 18							11 18
Fergus, bureau de poste				619 41	733 11	116 98	25 00		1,494 50
Fort Erie, bureau d'immigration		44 50							44 50
Fort Frances, bâtisse d'immigration		54 00							54 00
Fort William, bureau de l'ingénieur de district			352 00						352 00
Fort William, entrepôt de vérification, etc.		235 66		3,188 11	1,244 00	113 59	162 00	184 98	5,128 34
Fort William, bureau de poste	510 49	106 95		690 57	994 25	293 63	90 00		2,685 89
Galt, bureau de poste, etc.		621 45		696 51	375 84	142 46	55 06		1,891 32
Gananoque, douanes		0 30			314 00	58 77	17 46		390 53
" bureau de poste, etc.		35 92		594 41	446 50	106 54	26 13		1,209 50
Glencoe, bureau de poste, etc.		49 45		595 01	406 40	98 85	2 50		1,152 21
Goderich, bureau de poste, etc.		272 50		641 25	961 16	146 71	60 00		2,081 62
Grimsby, bureau de poste, etc.		19 75		635 51	326 25	83 51	22 02		1,087 04
Guelph, bureau de poste, etc.		195 58		869 90	1,434 67	213 74	66 36		2,780 25
Hamilton, station postale "B"		18 50	1,200 00			23 32	10 30		1,252 12
" bureau de poste, etc.	2,744 34	1,104 46	37 07	11,081 22	2,252 38	883 24	1,401 85	55 88	19,560 44
Hanover, bureau de poste, etc.		21 77		577 27	381 72	153 09	114 00		1,247 85
Harriston, bureau de poste, etc.		31 40		567 57	822 02	126 97	9 50		1,557 46
Hawkesbury, bureau de poste, etc.		166 91		615 61	234 78	163 36	23 75		1,204 41
Ingersoll, bureau de poste, etc.		86 50		694 44	444 25	172 81	25 76		1,423 76
Kapuskasing (Algoma) ferme expérimentale		22 55			432 98				455 53
Kemptville, bureau de poste, etc.	650 00	49 95		82 05	550 61	215 92			1,548 53
Kenora, bureau de poste, etc.	3,693 04	4 50		662 61	909 34	319 02	70 76		5,659 27
Kincardine, bureau de poste		206 85		249 96	518 64	212 10			1,187 55
Kingston, douanes		464 10		911 63	640 76	189 08			2,205 57
" bureau d'immigration		152 63	180 00		54 31	5 00			391 94
" bureau du revenu de l'intérieur		204 70	2,276 48	688 35	862 72	244 79	36 72		4,313 76
" *Northern Crown Bank* (b. de l'i. s. le r.)		210 86	250 00	79 40	24 42	2 62			567 30
" magasins de l'artillerie			1,000 00						1,000 00
" bureau de poste, etc.		1,075,56		714 80	866 55	685 77	11 63		3,354 31
" collège militaire, bâtisse d'instruction	678 85								678 85
Kingsville, bureau de poste	6 12								6 12
Kitchener, entrepôt de vérification			1,440 00			5 96	2 26		1,448 22
" gare du Grand-Tronc, salle des malles			50 00						50 00
" bureau de poste, etc.		180 79		613 24	552 12	157 17	16 22		1,519 54
Lakefield, bureau de poste		3 75		642 26	274 55	308 03			1,228 59
Lansdowne, bureau de poste			25 00		57 28				82 28
Leamington, bureau de poste, etc.				556 81	485 08	164 39	24 00		1,230 28
Lindsay, bureau de poste, etc.		130 63		739 67	706 05	289 13	30 70		1,896 18
Listowel, bureau de poste, etc.		372 25		606 81	600 16	137 69	47 33		1,764 24
London, douanes, etc.	449 69	203 55		1,969 77	2,362 41	269 31	115 48		5,370 21
" bureau de poste, etc.	4,343 30			3,037 74	2,975,22	733 96	132 94	33 50	11,256 66
L'Orignal, bureau de poste			125 00						125 00
Markham, bureau de poste				600 00	170 78	40 00	5 00		815 78
Merrickville, bureau de poste		1 50	200 00						201 50
Midland, bureau de poste, etc.		15 20	43 00	536 21	731 87	164 01	23 45		1,513 74
Mildmay, bureau de poste, etc.		40 55		64 90	54 26	49 28			208 99
Milton, bureau de poste		90 54		609 61	307 51	77 32	16 50		1,101 48
Milverton, bureau de poste, etc.		11 62		630 55	321 00	132 19			1,095 36

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada durant l'exercice finissant le 31 mars 1919—*Suite*.

Désignation des travaux	Construction et améliorations.	Réparations et ameublement.	Loyer.	Salaires et fournitures des concierges.	Chauffage.	Eclairage.	Eau.	Pouvoir électrique.	Total.
EDIFICES PUBLICS.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Ontario—Suite.									
Mitchell, bureau de poste		1 75		618 98	652 83	53 55	82 00		1,409 11
Mount Forest, bureau de poste		28 30		418 40	369 95	147 59	14 34		978 58
Napanee, bureau de poste, etc		52 76		606 60	309 14	215 04	72 41		1,255 95
Newmarket, bureau de poste, etc		171 27		722 04	381 75	62 64	13 96		1,351 66
Niagara Falls, bureau de poste, etc		431 51		715 29	598 87	118 91	55 99		1,920 57
North Bay, bureau de poste, etc		238 51	15 00	1,039 59	979 70	273 28	36 00		2,582 08
Norwich, bureau de poste, etc		14 00		723 52	303 22	95 66	25 00		1,161 40
Orangeville, bureau de poste		570 30		649 80	319 80	55 01	20 00		1,614 91
Orillia, bureau de poste, etc		368 66		634 22	1,051 30	217 60	23 40	16 15	2,311 33
Oshawa, bureau de poste, etc		101 56		806 07	489 33	142 87	26 11		1,565 94
Owen-Sound, bureau de poste, etc		526 23		805 73	702 27	177 52	61 78		2,273 53
Palmerston, bureau de poste, etc		77 68		651 84	338 56	196 72	34 00		1,298 80
Paris, bureau de poste		1 00		552 92	402 40	90 20	45 60		1,092 12
Parkhill, bureau de poste, etc		317 54		203 02	373 16	36 42			930 14
Pembroke, bureau de poste, etc		564 50		651 27	533 03	384 61	40 00		2,173 41
Perth, bureau de poste	4 24		310 81						315 05
Peterboro, douanes		170 75		583 32	536 25	99 33	50 00		1,439 65
" bureau de poste		610 26		918 32	858 19	264 92	75 00		2,726 69
" bureau des poids et mesures			250 00						250 00
Petrolia, bureau de poste, etc		38 80		467 75	229 25	142 05	47 76		925 61
Picton, bureau de poste, etc		277 29		579 14	800 35	131 99	26 75		1,815 52
Port Arthur, entrepôt de vérification, etc		60 40	53 75	4,433 94	1,316 50	328 66	381 50	539 36	7,114 11
" bâtisse d'immigration							0 90		0 90
" bureau de poste, etc	10 84	66 19		547 13	617 41	271 42	52 53		1,565 52
Port Colborne, bureau de poste		1,836 48		567 74	171 85	135 85	20 00		2,731 92
Port Hope bureau de poste, etc		76 50		659 47	365 27	496 56	9 54		1,607 34
Port Perry, bureau de poste		6 82		607 39	421 87	169 71	44 00		1,249 79
Prescott, douanes		20 99		94 12	339 37	35 89	60 00		550 37
" bureau de poste		68 65		1,028 49	369 38	131 73	60 00		1,658 25
Préston, bureau de poste, etc		104 80		611 69	503 48	126 34	66 02		1,412 33
Renfrew, bureau de poste, etc		70 60		686 04	638 59	213 47	27 00		1,635 70
Ridgetown, bureau de poste			300 00						300 00
St. Catharines, bureau de l'entrepôt du revenu		3 00	250 00						253 00
" bureau de poste, etc		178 51		629 72	880 54	242 70	153 89		2,085 36
St. Mary's, bureau de poste, etc		105 87		525 82	467 60	140 42	29 42		1,269 13
St. Thomas, bureau de poste		745 87		514 83	443 09	202 49	15 47		1,921 75
Sandwich, bureau de poste, etc		263 33		584 05	332 21	53 55	27 65		1,260 79
Sarnia, bureau de poste, etc		138 90		713 01	546 47	202 46			1,600 84
Sault-Ste-Marie, bureau de poste, etc	1,197 20	645 53	83 00	2,209 96	1,131 40	723 50	64 86	415 71	6,471 16
Seaforth, bureau de poste		157 14		582 57	360 61	144 13	16 00		1,260 45

Shelburne, bureau de poste, etc		161 50		588 96	354 63	105 85	11 00		1,221 94
Simcoe, bureau de poste, etc		60 19		514 30	259 46	145 28	20 00		999 23
Smith's Falls, bureau de poste, etc		124 75		662 93	536 42	304 50	88 00		1,716 60
Steelton, bureau de poste		21 40		549 96	204 78	79 99	21 75		877 88
Stratford, bureau de poste, etc		530 95		762 47	771 34	257 85	58 00		2,380 61
Strathroy, bureau de poste, etc		53 35		614 17	371 41	89 39	22 50		1,150 82
Sturgeon Falls, bureau de poste			650 00						650 00
Sudbury, bureau de poste, etc		172 43		863 07	1,927 13	583 37	134 25		3,680 25
Tilbury, bureau de poste		124 65		615 71	135 75	153 93	14 00		1,044 04
Tillsonburg, bureau de poste, etc		15 20		616 66	432 82	128 86	25 10		1,218 64
Toronto, bureau de l'assistant receveur général (temporaire)		89 72	7,499 97	10 51	3 42	101 84	18 48		7,723 94
" *édifice Bank of Toronto* (rev. de l'inté.)		86 63	180 00						266 63
" douanes	1,071 61	59 22		4,914 88	1,385 33	732 44	92 07	115 29	8,370 84
" édifice des douanes, (nouveau)	34 04								34 04
" messageries des douanes		692 84		742 98	186 17	538 83	95 81	67 72	2,324 35
" entrepôt de vérification	15,603 58	1,251 49		7,900 73	1,859 69	670 25	130 51	216 14	27,632 39
" édifice du revenu de l'Intérieur		1,082 57		483 40	560 16	277 19	15 15	11 47	2,429 94
" édifice Météorologique, 315 rue Bloor Ouest		35 55							35 55
" *édifice Pacific* (inspection des grains)			192 50						192 50
" bureau de poste, etc., (et addition)	4,018 33	1,188 36	175 00	17,761 08	6,369 16	6,656 80	687 34	396 10	37,252 17
" " garage, rue Duchess	5 51								5 51
" " " rue Richmond		366 18	384 30	642 70	872 66	385 49	209 59		2,860 92
" " réparations aux édifices sur le site de l'addition, occupés par les locataires	5,069 32	1,521 80							6,591 12
" station postale "A", vieille gare du G.T.	299,979 14			12 50		10 00			300,001 64
" " "A" nouvelle "		890 47	1,800 00	2,992 73	31 17	459 40		302 94	6,476 71
" " "A" (temporaire)		1,122 42		701 98	1,022 15	1,036 48			3,883 03
" " "C"		50 95		777 40	470 01	285 59	64 44		1,648 39
" " "D"		457 52		799 04	444 73	300 52	10 60		2,012 41
" " "E"		77 37	1,440 00	41 78	22 32	282 25	13 63		1,877 35
" " "F", etc		234 00	74 00	1,045 04	618 51	291 47	26 16		2,289 18
" " "G"		58 57	3 92	1,550 75	852 24	325 83	20 11	224 99	3,036 41
" " "H"		31 08	900 00	27 28	2 88	97 53			1,058 77
" " "K"		69 10		710 05	441 41	95 06	21 38		1,337 00
" " "L" (terr. de l'exposition.		1 85							1 85
" généralement				28,250 30		255 90			28,506 20
Trenton, bureau de poste, etc		83 88		635 13	493 26	188 41	63 46		1,464 14
Uxbridge, bureau de poste, etc		7 68		612 11	409 82	213 70			1,243 31
Walkerton, bureau de poste, etc		27 55		549 96	372 01	213 20	69 00		1,231 72
Walkerville, bureau de poste, etc		611 80		1,067 56	474 91	235 47	34 65		2,424 39
Waterloo, bureau de poste, etc		96 73		618 36	525 98	139 20	38 83		1,419 10
Welland, bureau de poste, etc		317 58		648 43	763 85	62 19	35 61		1,827 66
Whitby, bureau de poste, etc		5 17		520 95	328 09	89 22	38 00		981 43
Windsor, bureau de poste, etc	1,783 69	519 89		1,736 36	611 31	711 83	118 76		5,481 84
" bureau de l'ingénieur de district			1,269 00	50 00		10 48			1,329 48

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada durant l'exercice finissant le 31 mars 1919—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction et améliorations.	Réparations et ameublement.	Loyers.	Salaires et fournitures des concierges.	Chauffage.	Eclairage.	Eau.	Pouvoir électrique.	Total.
EDIFICES PUBLICS—*Suite.*	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Ontario—Suite.									
Wingham, bureau de poste		48 83		250 67	730 32	382 99	29 56		1,442 37
Woodstock, bureau de poste, etc.		275 83		1,053 17	593 37	146 56	43 20		2,112 13
Bureaux de moindre importance dans la province		1,271 40				19 17			1,290 57
Généralement (Ottawa non compris)						413 60			413 60
Total, Ontario (Ottawa non compris)	342,987 85	34,726 25	25,449 80	171,501 62	88,405 85	38,538 45	7,861 72	2,921 65	712,393 19
Manitoba.									
Brandon, entrepôt de vérification			1,875 00		178 48	27 05			2,080 53
" ferme expérimentale	2,239 20				704 30	284 55		29 80	3,257 85
" bâtisse d'immigration		30 35			210 00	11 60	7 15		259 10
" bureau de poste, etc		676 97		1,132 20	1,032 40	1,020 72	95 02		3,957 31
Carman, bureau de poste		2 85		676 40	403 15	153 12			1,235 52
Dauphin, bureau forestier		139 00							139 00
" bureau de poste		96 40		656 50	775 41	371 69	50 40		1,950 40
Deloraine, édifice d'immigration			300 00						300 00
Emerson, édifice d'immigration		25 00	65 00		24 75				114 75
" bureau de poste, etc		49 62		655 20	685 80	62 65	24 50		1,477 77
Gimli, bureau de poste			86 36						86 36
Gretna, bureau d'immigration		32 40							32 40
Le Pas, bureau des terres fédérales		280 00	600 00						880 00
" bureau de poste			600 00		133 50				733 50
Melita, bureau de poste			163 00						163 00
Minnedosa, bureau de poste, etc		126 75		822 51	1,039 80	208 75			2,197 81
Morden, ferme expérimentale	1,635 87								1,635 87
" bureau de poste, etc		80 50		808 30	351 00	175 68			1,415 48
Neepawa, bureau de poste, etc		17 80		906 01	579 79	69 60	28 27		1,601 47
Portage-la-Prairie, entrepôt de vérification, etc.		1 50	420 00		87 94	12 85	24 00		546 29
" arsenal, etc		6 78		552 30	610 40	69 74	68 70		1,307 92
" bureau de poste		475 12		841 85	711 52	658 25	52 76		2,739 50
Roblin, bureau forestier			30 00						30 00
St-Boniface, bureau de poste		87 64		766 50	524 51	60 21	25 88		1,464 74
Selkirk, bureau de poste		0 95		814 67	772 28	42 67	14 99		1,645 56
Shoal-Lake, bureau de poste			180 00						180 00
Souris, bureau de poste, etc.		25 60		731 80	490 10	130 62	46 28		1,424 40
Stonewall, bureau de poste		5 85		514 50	293 71	35 48			849 54
Virden, édifice d'immigration			96 00						96 00
" bureau de poste, etc		271 15		782 00	901 68				1,954 83
Winnipeg, édifice Advocate, (insp. gaz et élec.)	1,293 47	20 45	750 00	119 66					2,183 58

Winnipeg, édifice Boyd, (archives, etc.)		99 00	1,600 00			15 00			1,714 00
" Chambre de Commerce, (ministère de l'Intérieur)		16 80	3,855 00			73 29			3,945 09
" douane, (ancien bureau de poste)	1,222 36	501 60		8,113 99	2,670 65	822 38	125 20	122 61	13,578 79
" salle d'exercices militaires	4,987 86								4,987 86
" entrepôt de vérification	2,270 54			8,465 09	5,162 35	453 24	580 69	141 54	17,073 45
" entrepôt des grains					36 00				36 00
" édifices d'immigration	609 10	2,072 47	37 52		5,359 66	1,625 29	680 26	185 08	10,569 38
" édifice Notre-Dame Investment (bureau de l'inspecteur des terres)		14 10	2,237 75	9 00		31 38			2,292 23
" bureau de poste, etc	8,569 00	1,268 25	132 75	13,809 76	7,492 56	3,070 79	700 23	521 07	35,564 41
" station postale "A"		753 59		308 10		151 48		34 51	1,247 68
" " "A" (nouvelle)	5,798 59								5,798 59
" " "B"		1,459 34		2,441 50	982 48	156 71	130 24	5 18	5,175 45
" " "C"		3 50	1,250 00	363 64	3 38	92 81			1,713 33
" " "D"		10 60	1,600 00	402 19	281 69	123 71	26 40		2,444 59
" édifice Scott, (contrôle des vivres)		75 25	2,790 00						2,865 25
" part du gouv. dans les taxes locales	15,264 49								15,264 49
" édifice Tribune, (minist. du Travail)		174 50	200 00						374 50
" édifice Trust & Loan, (taxe sur le revenu)		720 00	1,500 00						2,220 00
" édifice Union Bank, (taxe de guerre)			112 50			4 81			117 31
" édifice Union, salle des postes		100 40	2,416 00						2,516 40
" généralement				6,480 00		663 92			7,143 92
Bureaux peu importants dans la province		63 65							63 65
Totaux, Manitoba	43,890 48	9,785 73	22,896 88	51,173 67	32,499 29	10,680 04	2,680 97	1,039 79	174,646 85
EDIFICES PUBLICS. *Saskatchewan.*									
Battleford, bureau de poste, etc		210 80		723 40	56 00	386 53	76 34		1,453 07
Biggar, bâtisse d'immigration		23 80							23 80
Estevan, bureau de poste, etc	1,620 00	195 25		578 00	211 70	217 12	24 45		2,846 52
Gravelbourg, bureau de poste, etc		318 30		175 00	272 50	84 00	18 40		868 20
Hudson-Bay, Junction bureau forestier			54 00						54 00
Humboldt, bureau de poste, etc		229 75		814 50	1,075 20	214 52	79 12		2,413 09
Indian-Head, ferme expérimentale	294 99				709 60	322 95	257 41		1,584 95
" bureau des pêcheries		48 40	171 00	5 45	10 70	1 50			237 05
" pépinière		182 75			1,198 27		120 46		1,501 48
" bureau forestier			516 00			20 51			536 51
Kerrobert, bâtisse d'immigration		7 64	1 00						8 64
Lloydminster, bureau de poste, etc		792 80		726 15	496 80	215 03			2,230 78
Maple-Creek, bureau forestier			105 00						105 00
" bureau des terres fédérales, etc			600 00						600 00
" bureau de poste, etc		383 58		241 12	317 66	123 40	54 00		1,119 76
Melfort, bureau de poste, etc		372 25		765 11	954 55	222 34	36 00		2,350 25
Moosejaw, édifice d'immigration		34 80				19 62	9 00		63 42
" bureau de poste, etc	2,254 28	671 23	300 00	4,259 08	3,295 01	1,387 75	198 95	496 60	12,862 90
Moosamin, bureau des terres			182 67						182 67
North-Battleford, édifice d'immigration			1 00		19 00	25 81	15 95		61 76
" bureau de poste, etc	1,298 06			1,064 50	1,311 77	316 19	297 99		4,288 51

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada durant l'exercice finissant le 31 mars 1919—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction et réparations.	Réparations et ameublement.	Loyers.	Salaires et fournitures des concierges.	Chauffage.	Eclairage.	Eau.	Pouvoir électrique.	Total.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
ÉDIFICES PUBLICS—*Suite.*									
Saskatchewan—Suite.									
Moosomin, bureau des terres			182 67						182 67
North-Battleford, édifice d'immigration			1 00		19 00	25 81	15 95		61 76
" bureau de poste, etc	1,298 06			1,064 50	1,311 77	316 19	297 99		4,288 51
North-Portal, édifice d'immigration		45 00	1 00		23 35				69 35
Prince-Albert, édifice d'immigration		24 50			187 50	9 55	5 20		226 75
" bureau de l'inspecteur des taxes			30 00						30 00
" bureau de poste, etc		612 70		2,177 39	1,875 00	911 54	90 91		5,667 54
" ministère des Travaux publics (bureau de l'ingénieur)			1,100 00			11 00			1,111 00
Regina, bureau de l'assistant receveur général	5,111 07	1,078 40		1,043 12	591 13	41 38	16 68	16 86	7,898 64
" édifice *Canada Life* (revenu de l'intérieur)			256 00						256 00
" entrepôt de vérification		166 61		631 40	485 57	86 20	13 69	45 17	1,428 64
" bureau du revenu de l'intérieur		2 00	2,010 00			31 21			2,043 21
" édifice *McCallum-Hill* (agriculture, etc.)		24 19	1,414 20			24 58			1,462 97
" bureau de poste, etc		1,508 15	35 00	4,278 74	1,300 19	1,915 64	348 51	314 59	9,700 82
" station postale "A" (station du C.P.R.)		140 85	3,240 00	9 25					3,390 10
" édifice *Simpson* (colis postaux)			1 00						1 00
Rosthern, ferme expérimentale	1,206 00				334 05				1,540 05
Saskatoon, édifice *Canada* (rev. de l'intérieur, etc.)		2 00	1,428 00			32 55			1,462 55
" douane			4,200 00			208 70			4,408 70
" entrepôt de vérification		78 96	1,363 33			14 78			1,457 07
" pépinière forestière		384 60			723 45				1,108 05
" édifice d'immigration		85 40			227 20	19 38	11 66		343 64
" bureau des terres		108 00	2,400 00						2,508 00
" salle des postes (station du C.P.R.)		291 50	180 00						471 50
" " (station du C.N.R.)		114 95							114 95
" bureau de poste, etc	1,050 90	1,663 84		2,586 21	1,243 42	844 18	71 27	6 00	7,465 82
" bureau des poids et mesures			660 00						660 00
Scott, ferme expérimentale	597 27				317 75	85 44			1,000 46
Sutherland, pépinière forestière	11,527 50								11,527 50
Swift-Current, bureau des terres fédérales		404 03	1,439 91						1,843 94
" bureau de poste			1,800 00			258 16			2,058 16
Tisdale, édifice d'immigration		4 00		52 50					56 50
Unity, édifice d'immigration					57 65				57 65
Wadena, édifice d'immigration		19 11	1 00						20 11
West-Poplar, édifice d'immigration	375 50				6 40				381 90
Weyburn, bureau de poste, etc		1,026 10		749 60	645 02	407 81	84 75		2,913 28
Wilkie, édifice d'immigration		17 70							17 70
Yorkton, bureau de poste, etc		202 65		717 42	906 15	651 09	65 45		2,542 76

Bureaux de moindre importance dans la province		143 07							143 07
Saskatchewan, édifices fédéraux en général						225 36			225 36
Totaux, Saskatchewan	25,335 57	11,619 66	23,490 11	21,597 94	18,852 59	9,335 82	1,896 19	879 22	113,007 10
Alberta.									
Athabaska, édifice d'immigration			15 00		90 50				105 50
Bassano, bureau de poste, etc		201 50		497 60	513 45	237 67	31 85		1,482 07
Calgary, bureau de l'assistant receveur général	5,029 50	318 85		355 16	181 60	52 35	21 04		5,958 50
" édifice *Blow* (irrigation)		666 84	11,235 60	860 05		197 20			12,959 69
" édifice *Board of Trade* (bureau des poids et mesures)		2 98	270 94			13 28			287 20
" édifice *Cadogan*, revenu de l'intérieur			450 00						450 00
" édif. *Canada Life*, min. des postes et r. in.		274 79	5,175 00			58 10			5,507 89
" entrepôt de vérification	4,166 94	1,687 27		4,621 06	1,638 65	563 65	839 85	1,080 39	14,597 81
" édifice *Dominion Bank*, division forestière		66 00							66 00
" salle d'exercices militaires	80,710 47								80,710 47
" édifice *Herald*, commiss. des ch. de fer			1,260 00			10 38			1,270 38
" édifice d'immigration		48 87	10 00						58 87
" édifice *Judge Travis* (immigration)			40 00			0 75			40 75
" édifice *Lancaster* (postes)	4,379 76	348 75	4,391 57	307 58	167 10	170 49			9,765 25
" édifice *Leeson-Lineham* (intérieur)		105 90	480 00						585 90
" édifice *Lougheed* (architec. des trav. pub.)				61 50					61 50
" bureau de poste temporaire		415 44	6,093 75	2,581 98	1,034 55	793 68	97 22	100 85	11,117 47
" bureau des grains de semence		13 75	1,500 00	0 35		10 80			1,524 90
" édifice *Thomas* (intérieur)			3,855 40			23 52			3,878 92
" généralement						232 50			232 50
Castor, édifice d'immigration					12 10				12 10
Coutts, édifice d'immigration	1,855 24		8 50						1,863 74
Edmonton, inspection des pêcheries			260 00						260 00
" entrepôt de vérification			4,200 00						4,200 00
" contrôle des vivres			200 00						200 00
" pavage de l'avenue Jasper	21,159 75								21,159 75
" édifice d'immigration		198 50	1 00		542 41	71 66	49 77		863 34
" bureau des terres			4,890 00	314 65		276 57			5,481 22
" édifice *McLeod* (service national)		7 00	870 00			1 40			878 40
" bureau de poste, etc		3,363 67	204 00	7,793 84	1,599 68	1,674 95	104 42	314 74	15,055 30
Edmonton-Sud (Strathcona) édifice d'immigrat.		2 80							2 80
" " bureau de poste, etc,		600 50		1,073 15	481 51	177 21	61 96		2,394 33
Edson, édifice d'immigration					120 00				120 00
Entwistle, édifice d'immigration		101 54	3 00						104 54
Falher, édifice d'immigration			600 00		125 00				725 00
Grande-Prairie, édifice d'immigration		3 00	5 00		193 65				201 65
" bureau des terres	1,062 70		120 00						1,182 70
" " temporaire		190 30							190 30
Grouard, bureau d'immigration			325 00						325 00
" bureau des terres		50 00							50 00
High-Prairie, bureau des terres		103 51	900 00	24 00					1,027 51
Lacombe, ferme expérimentale	468 10				1,311 39	259 83	12 00		2,051 32

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada durant l'exercice finissant le 31 mars 1919—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction et améliorations.	Réparations et ameublements.	Loyers	Salaires et fournitures des concierges.	Chauffage.	Éclairage.	Eau.	Pouvoir électrique.	Total.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
ÉDIFICES PUBLICS—*Suite.*									
Alberta—Suite.									
Lethbridge, ferme expérimentale	1,174 05				477 06	129 48			1,780 59
" édifice d'immigration		22 45			28 35	6 40	12 80		70 00
" bureau de poste, etc		974 72		5,652 12	1,528 25	691 33	188 45	335 20	9,370 07
Macleod, douane					79 10	42 94	31 41		153 45
Medicine-Hat, édifice d'immigration			40 00	6 00					46 00
" bureau de poste, etc	1,005 50	237 09		1,705 50	283 12	531 37	118 07		3,880 65
Peace-River Crossing, édifice d'immigration			10 00		180 00				190 00
" bureau des terres			720 00		180 83				900 83
" bureau de poste			235 00						235 00
Pincher-Creek, division forestière			360 00						360 00
Red-Deer, édifice public		54 53		807 90	411 15	57 12	40 30		1,371 00
Rocky-Mountain, division forestière		220 35	300 00		30 25				550 60
Spirit-River, édifice d'immigration		40 35	10 00		25 00				75 35
Vermilion, édifice d'immigration			2 50						2 50
" bureau de poste					355 00				355 00
Viking, édifice d'immigration		35 08							35 08
Wainwright, édifice d'immigration		19 00			77 69				96 69
Wetaskiwin, édifice d'immigration		13 20							13 20
" bureau de poste	2,817 45	10 00		718 15	15 75	294 39	30 85		3,886 59
Bureaux de moindre import. dans la province		383 38			72 00				455 38
Totaux, Alberta	123,829 46	10,781 91	49,041 26	27,380 59	11,755 14	6,579 02	1,639 99	1,831 18	232,838 55
Colombie-Britannique.									
Agassiz, ferme expérimentale	1,894 12				1,322 72				3,216 84
Alberni, bureau de poste (vieux)			80 00						80 00
Ashcroft, bureau de poste		121 45		1,069 81	205 63	403 83	104 00		1,904 72
Atlin, bureau de poste		810 27		174 20	195 50	113 50			1,293 47
Chase, ingénieur de district des trav. publics			30 00		109 72	19 85	9 00		168 57
Chilliwack, bureau de poste		18 15		622 66	373 24	71 80	36 00		1,121 85
Comox, bureau de poste		34 70		290 99	459 26	33 75			818 70
Cranbrook, bureau de poste		33 30		1,061 53	707 32	472 74	53 19		2,328 08
Cumberland, bureau de poste		526 56		670 12	9 00	243 02	55 00		1,503 70
Douglas, édifice d'immigration		41 95			37 50	12 27			91 72
Duncan, bureau de poste		104 70		927 04	506 50	292 81	30 00		1,861 05
Fernie, bureau de poste	223 13	102 40		898 31	406 80	151 80	44 55		1,826 99
Field, bureau de poste		45 00							45 00
Glacier, bureau de poste		1 50							1 50
Grand-Forks, bureau de poste		91 80		891 36	771 35	226 75	70 00		2,051 26

Greenwood, bureau de poste, etc.		27 00		703 45	842 13	246 98	66 00		1,885 56
Huntingdon, édifice d'immigration		51 16							51 16
Invermere, ferme expérimentale	611 61								611 61
Kamloops, édifice *Acadia* (min. de l'Intérieur)			3,178 20						3,178 20
" " *Tremont* (bureau de poste temporaire)		132 98	1,200 00	1,003 51	645 27	386 74	36 00		3,404 50
Ladysmith, bureau de poste		5 15		605 60	234 00	39 82	20 00		904 57
Nanaimo, bureau de poste		444 25		1,662 87	468 50	699 87	27 00		3,302 49
Nelson, impôt sur le revenu			223 50						223 50
" bureau de poste, etc.		410 98	59 00	878 71	867 23	486 62	54 00		2,756 54
" ingénieur des travaux publics			450 00						450 00
New-Westminster, édifice des Pêch. et des Sauv.		408 03		871 23	215 95	58 96	26 42		1,580 59
" bureau de poste, etc.		1,011 62	196 00	2,734 41	835 95	510 12	69 94	408 00	5,766 04
North-Vancouver, bureau de poste		58 60		970 55	316 50	175 84	10 80		1,532 29
Pacific Highway, bureau d'immigration		34 20		19 80	22 50	138 04			214 54
Penticton, bureau de poste		167 50							167 50
Port Alberni, bureau de poste, etc.		1 60		670 20	289 83	107 59	24 42		1,093 64
Prince Rupert, entrepôt de vérification			800 00						800 00
" édifice *Federal* (bur. de p.)		180 37	7,059 50	78 95		921 11			8,239 93
" bureau des pêcheries			600 00						600 00
" édifice d'immigration		47 23	5 00		229 72		12 60		294 55
" nouveau bureau de poste (site)	1,207 04								1,207 04
" station de quarantaine		692 55			387 50				1,080 05
Revelstoke, édifice de la *Banque de Commerce* (ministère de l'Intérieur)			1,200 00						1,200 00
" bureau de poste		1 50							1 50
Rossland, bureau de poste, etc.		26 40		989 06	912 65	344 30	65 05		2,337 46
Salmon-Arm, bureau du garde forestier			132 00						132 00
Sidney, ferme expérimentale	1,384 19	4 25			189 25	178 09			1,755 78
Summerland, ferme expérimentale	3,758 73	72 17							3,830 90
Trail, bureau de poste		3 40							3 40
Union Bay, bureau de poste		23 55		258 15	279 00	188 09			748 79
Vancouver, édifice *Cave*			420 97						420 97
" édifice *Empire* (Mar. et Pêch.)		11 65	525 00			4 80			541 45
" entrepôt de vérification	4,901 77	19 00	10 70	9,046 01	2,151 47	239 50	165 80	641 30	17,175 55
" bur. des pêcheries (519 rue Pender)			255 93						255 93
" édifice de détention des immigrants	1,209 40			46 25	1,347 48	1,926 60	318 45	300 57	5,148 75
" bureau de l'impôt sur le revenu		60 50	600 00	143 00					803 50
" nouveau bureau de poste, etc.	1,696 40	2,430 10	74 00	14,951 44	2,267 12	3,355 07	175 10	425 81	25,375 04
" ancien bur. de poste (bur. des épreuv.)		418 27		1,886 50	1,000 69	389 60	65 35		3,760 41
" édifice *Pacific* (arpentage géologique)		1,067 83	585 00			6 04			1,658 87
" station postale "A" (C.P.R.)		131 56	3,079 28						3,210 84
" " "B" (édif. McArthur)	763 39	915 97	7,200 00	2,092 18	795 31	88 40	4 90		11,860 15
" " "B" (ancienne)		875 29	157 50						1,032 79
" " "C"		120 05		1,120 40	302 80	79 57	26 60		1,649 42
" min. des Trav. publ. (bur. de dragage)			1,097 00						1,097 00
" édifice *Rogers* (Inspect. des pêch.)		1,596 79	300 00						1,896 79
" Université de la C.-B. (lab. des forêts)		423 35							423 35
Vernon, bureau de poste, etc.		249 24		929 15	580 93	338 14	45 00		2,142 46

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada durant l'exercice finissant le 31 mars 1919—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction et améliorations.	Réparations et ameublements.	Loyers.	Salaires et fournitures des concierges.	Chauffage.	Eclairage.	Eau.	Pouvoir électrique.	Total.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
ÉDIFICES PUBLICS—*Suite,*									
Colombie-Britannique—Suite.									
Victoria, *édifice Ames-Holden* (entr. de vérificat.)	....	562 71	3,600 00	972 10	120 60	134 64	13 24	72 00	5,475 29
" observatoire astronomique (montagne Little Saanich)	....	2,933 54	....	1,647 45	176 55	841 00	....	249 42	5,847 96
" bâtisse de fumigation (quai du C.P.R.)	....	....	30 00	....	....	....	....	....	30 00
" arpentage hydrographique	....	....	480 00	....	....	....	....	....	480 00
" édifice d'immigration	1,889 62	....	....	....	786 27	490 00	416 93	....	3,582 82
" observatoire météorologique	....	179 40	....	951 13	164 93	123 56	19 29	....	1,438 31
" ancien édifice de la douane (bureau de la Marine)	....	748 34	....	959 58	356 61	84 03	21 08	....	2,169 64
" bureau de poste, etc. (nouveau)	1,393 14	1,661 73	223 50	12,956 92	1,514 53	1,472 85	85 77	819 00	20,127 44
" " " " " (ancien)	1,578 47	389 13	....	414 80	98 18	74 84	94 74	....	2,650 16
Williams-Head, quarant. terrains et nouv. édifices	9,503 85	....	....	....	....	....	....	....	9,503 85
" " réparations aux édifices actuels	....	2,932 85	....	....	8,145 52	....	....	....	11,078 37
" " service de l'eau	125,198 74	....	....	....	....	....	....	....	125,198 74
Bureaux non importants de la province	....	204 25	118 00	....	....	5 23	....	....	327 48
Total, Colombie-Britannique	157,213 60	23,667 82	33,970 08	66,169 42	31,649 51	16,178 16	2,266 22	2,916 10	334,030 91

Désignation des travaux.	Construction et améliorations.	Réparations	Personnel et entretien.	Total.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
ÉDIFICES PUBLICS.				
Territoire du Yukon.				
Chauffage, éclairage, eau, etc., pour tous les édifices publics du Yukon	....	....	38,005 94	38,005 94
Total, territoire du Yukon	....	....	38,005 94	38,005 94
Généralement.				
Annonces des soumissions du charbon—édifices fédéraux	....	....	3,485 62	3,485 62
Accessoires des bureaux de poste—Distribution de Toronto à toutes les parties du pays	13,340 51	....	....	13,340 51
Drapeaux pour les édifices fédéraux	....	....	5,012 98	5,012 98
Impressions, papeterie, instruments, voyages, etc	....	....	22,589 96	22,589 96
Salaires des commis des travaux, etc	....	....	52,129 32	52,129 32
Totaux, généralement	13,340 51	....	83,217 88	96,558 39

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada durant l'exercice finissant le 31 mars 1919.

Désignation des travaux.	Dragage.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
HAVRES ET RIVIÈRES.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Nouvelle-Ecosse.					
Abbott's Harbour	9,200 50				9,200 50
Anderson's Cove, brise-lames			1,194 64		1,194 64
Annapolis Royal, jetée			149 56		149 56
Antigonish Lauding, quai		3 95			3 95
Argyle Sound, quai			101 10		101 10
Arichat, quai, (hangar)			39 68		39 68
Arisaig, quai			441 94		441 94
Avonport, quai			500 20		500 20
Babin's Cove, quai, (hangar)		435 22			434 22
Baily's Brook, jetées de protection		694 20			694 20
Barachois, jetée de direction			60 00		60 00
Barrington's Cove, Sydney Mines, reconstruction du quai		1,063 54			1,063 54
Battery Point, reconst. du brise-lames, etc		3,752 98			3,752 98
Bay St. Lawrence, brise-lames			344 27		344 27
Bear River, répar. au quai de dérivation	25 00				25 00
Big Bras d'Or, quai			220 00		220 00
Breen's Pond, brise-lames			1,191 04		1,191 04
Breton Cove, quai			270 10		270 10
Burke's Head, brise-lames		111 72			111 72
Burlington, quai			1,142 23		1,142 23
Canning, quai			498 70		498 70
Cap Sable, île du, brise-lames de l'est			148 75		148 75
Chegoggin, brise-lames			368 47		368 47
Chester Basin (Co. Lunenburg), culées			102 16		102 16
Chéticamp, quai			416 60		416 60
Chimney Corner (Co. Inverness), quai		1,156 21			1,156 21
Church Point, quai			500 00		500 00
Cow Bay (Port Morien), brise-lames			4,037 83		4,037 83
Cribbin's Point quai		1,796 71			1,796 71
Deep Brook (Co. Antigonish), quai			99 97		99 97
Delaps Cove, enlèvement de pierres		100 00			100 00
Devil's Island, brise-lames			121 82		121 82
Digby, renouvellement du quai			4,255 17		4,255 17
East Chezzetcook, quai			310 54		310 54
East River, (Co. Pictou), améliorations		3,108 66		1,071 94	4,180 60
Feltzen South, brise-lames			873 89		873 89
Feltzen South, quai			630 02		630 02
Five Islands, quai			503 10		503 10
Fourchu	5,384 51				5,384 51
Fox Island, abord du brise-lames			36 72		36 72
Freeport, brise-lames			1,263 00		1,263 00
French Village, quai			1,222 45		1,222 45
Fruid's Point, quai			654 26		654 26
Gabarous, brise-lames			699 59		699 59
Gabarous, havre de, protection de la grève			100 00		100 00
Georgeville, quai			75 66		75 66
Glace Bay, ouvrages de protection			1 00		1 00
Grand Etang, ouvrages de protection			649 99		649 99
Grand Narrows, quai			147 91		147 91
Great Village, quai			340 85		340 85
Halifax, bassin de radoub		35,349 68			35,349 68
" quai Gun		4,591 24			4,591 24
" quai du Roi	34 20				34 20
" quai de l'île Lawlor			413 53		413 53
Hampton, brise-lames			300 48		300 48
Havre aux Bouches, quai			760 08		760 08
Herring Cove, quai			207 77		207 77
Inverness, prolongement du brise-lames		7,130 00			7,130 00
" amélioration au havre		564 73			564 73
Iona, quai			280 16		280 16
Isaac Harbour, quai			282 29		282 29
Jamesville, brise-lames		1,511 07			1,511 07
Johnston's Hr. (Co. Richmond), quai			60 05		60 05
Judique (Baxter's), quai			201 02		201 02
Kelly's Cove, brise-lames		1,700 04	34 75		1,734 79

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada durant l'exercice finissant le 31 mars 1919—*Suite.*

Désignation des travaux.	Dragage.	Construction et améliorations.	Réparations	Personnel et entretien.	Total.
HAVRES ET RIVIÈRES.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Nouvelle-Ecosse—Suite.					
Kingsport	20 00				20 00
Kraut Point, quai			194 86		194 86
L'Ardoise, brise-lames			1,776 97		1,776 97
Little Brook (Co. Digby), brise-lames			1,975 98		1,975 98
Little Narrows, quai			30 00		30 00
Little River (Co. Digby), brise-lames		471 95			471 95
" " " quai			1,198 46		1,198 46
Livingstone's Cove, quai		674 25			674 25
Lockeport, protection de la grève			116 31		116 31
Long Point (Craigmore), brise-lames			692 50		692 50
Lower Kingsburg, cale de halage et brise-lames		2,305 24			2,305 24
Mabou Harbour, jetées			157 00		157 00
Maitland, quai			1,000 13		1,000 13
Malagash, quai			850 02		850 02
Margaree (Salmond pond)	29 96				29 96
Margaree, améliorations du havre		15,688 31			15,688 31
Margaretville, brise-lames			2,998 00		2,998 00
McAra's Brook, jetée			299 83		299 83
McKay's Point (Judique), brise-lames			4,676 47		4,676 47
McNair's Cove, brise-lames			2,800 41		2,800 41
Meat Cove, brise-lames			371 77		371 77
Meteghan River, quai			29 27		29 27
Meteghan, quai		4,159 88	200 75		4,360 63
Middle River, barrages de déviation			201 00		201 00
Mill Creek (Co. King), quai	147 25				147 25
Mosher's Bay, brise-lames			1,574 15		1,574 15
Musquodoboit Harbour, quai			14 80		14 80
Necum Teuch, quai			105 83		105 83
Neil's Harbour, brise-lames			179 11		179 11
New Campbellton, quai			1,053 48		1,053 48
North Gut (St. Ann's), quai			140 32		140 32
North Sydney (Kelley's Beach)	20,029 76				20,029 76
Nyanza, quai			349 91		349 91
Odgen's Pond, ouvrage de protection		429 59			429 59
Ogilvies, brise-lames			246 14		246 14
Parker's Cove, brise-lames			101 15		101 15
Parrsboro, protection de la grève			1,000 35		1,000 35
Perreaux, quai			319 09		319 09
Petite Rivière (Co. Lunenburg) brise-lames			415 75		415 75
" " " " quai		116 00			116 00
Pictou, quai Abercrombie			249 40		249 40
Pictou, île de, quai de l'ouest			150 20		150 20
Pleasant Bay, quai			250 77		250 77
Poirierville, quai			1,437 87		1,437 87
Portapique, quai			27 00		27 00
Port Dufferin, quai			113 57		113 57
Porter's Lake, enlèvement de cailloux		75 00			75 00
Port George (Co. Annapolis) br.-lames			150 00		150 00
Port Hawkesbury, abord du quai			2,451 66		2,451 66
Port Hilford, brise-lames		1,699 38			1,699 38
Port Hood, quai			552 70		552 70
Port Latour			699 24		699 24
" " (supérieur)			1,187 49		1,187 49
Portuguese Cove, brise-lames			1,520 00		1,520 00
" " améliorations au chemin conduisant au brise-lames		560 16			560 16
Port Wade, quai			253 64		253 64
Poulamond, quai			199 98		199 98
River Bourgeois, quai			324 30		324 30
Ross' Ferry, quai			749 19		749 19
Round Hill, quai			1,934 14		1,934 14
St. Joseph's (Co. Inverness), br.-lames			204 98		204 98
Salmon River (Cap Breton), brise-lames			600 54		600 54

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada durant l'exercice finissant le 31 mars 1919—*Suite.*

Désignation des travaux.	Dragage.	Construction et améliorations.	Réparations	Personnel et entretien.	Total.
HAVRES ET RIVIÈRES.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Nouvelle-Ecosse—Suite.					
Sandy Cove, brise-lames			244 16		244 16
Scotch Cove (White Point), quai			15,45		15 45
Short Beach, brise-lames		1,084 56			1,084 56
Skinner's Cove, jetée		1,044 58			1,044 58
South Cove (Victoria Co.), quai			103 50		103 50
South East Cove, (Tangier) nivellement du chemin d'accès		250 33			250 33
South Ingonish, protection de la grève		1,010 22			1,010 22
South Lake (Lakevale), protection du chenal			474 90		474 90
Spry Bay, quai Henley			18 80		18 80
Spry Bay, quai Leslie			14 63		14 63
Stoney Island, brise-lames			499 98		499 98
Swim's Point, quai			1,651 82		1,651 82
Sydney Harb. barre du sud (caisson)			150 00		150 00
Tangier, hangar du quai			22 05		22 05
Trout Cove, brise-lames			284 83		284 83
Turner, île; (Co. Halifax) quai			103 41		103 41
Washabuck, protection de la grève			300 00		300 00
" Centre, quai			59 98		59 98
Watt Settlement, quai			149 96		149 96
Wedgeport, quai			1,037 94		1,037 94
West Pubnico, quai			200 00		200 00
West Sheet Harbour, quai			67 47		67 47
West Ship Harbour, quai			27 74		27 74
Whycocomagh, quai			149 97		149 97
Wolfville, abord du quai			131 17		131 17
Yarmouth, amélioration du havre	10,179 69				10,179 69
Généralement	3,140 30			1,547 37	4,687 67
Totaux, Nouvelle-Ecosse	48,191 17	92,638 40	70,087 58	2,619 31	213,536 46
Ile du Prince-Edouard—					
Cardigan North (Newport), jetée			116 18		116 18
" South, quai			40 20		40 20
Chapel Point, jetée			15 50		15 50
Graham's Pond, brise-lames			266 56		266 56
McPherson's Cove, jetée			40 50		40 50
Miminigash, brise-lames			1,994 23		1,994 23
Mink River, quai			1,481 47		1,481 47
Mount Stewart, quai			284 17		284 17
Murray Harbour (rivière South), quai			41 79		41 79
Naufrage, havre	771 69				771 69
Pownal	6,835 25				6,835 25
Prim, île; quai			195 86		195 86
Red Point, quai			201 86		201 86
Rustico (nord) protection de la grève			245 95		245 95
St. Mary's, baie; jetée			306 25		306 25
Souris harbour, brise-lames			114 30		114 30
Summerside, brise-lames			709 27		709 27
Tignish, brise-lames			515 95		515 95
Victoria (Crapaud), jetée			1,332 08		1,332 08
Wood, îles; brise-lames			1,377 28		1,377 28
Généralement	1,570 98			1,667 41	3,238 39
Totaux, île du Prince-Edouard	9,177 92		9,279 40	1,667 41	20,124 73
Nouveau-Brunswick—					
Albert, bassin pour les bateaux		38 50			38 50
Anderson's Hollow, quai			69 82		69 82
Back Bay, quai			100 43		100 43
Baie du Vin, quai			27 43		27 43
Barker's (Co. Sunbury), quai			38 00		38 00
Beaver Harbour, quai			117 63		117 63

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada durant l'exercice finissant le 31 mars 1919—*Suite.*

Désignation des travaux.	Dragage.	Construction et améliorations.	Réparations	Personnel et entretien.	Total.
HAVRES ET RIVIÈRES.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Nouveau-Brunswick—Fin.					
Bouctouche, quai			171 20		171 20
Burton Court House, quai			48 80		48 80
Campbellton, quais			37 64		37 64
Cape Bald, jetée brise-lames			417 93		417 93
Cape Tormentine	18,267 84				18,267 84
Caraquet, quai			10 00		10 00
Chatham, quai Canada	1,604 56				1,604 56
" quai Snowball	528 86				528 86
Cumming's Cove, quai			114 64		114 64
Dalhousie, brise-lames			421 18		421 18
Dipper Harbour, quai brise-lames, entrepôt		492 96			492 96
Dorchester, quai		667 07			667 07
Durham (comté Ristigouche), quai			65 01		65 01
Gagetown, quai			668 62		668 62
Grande Anse, brise-lames			750 18		750 18
Great Salmon River, brise-lames			88 66		88 66
Gunter's, quai			177 15		177 15
Lameque, quai			741 96		741 96
Leonardville, cale d'accostage du quai			103 47		103 47
Loggieville	2,911 98		15 00		2,916 98
Lower Newcastle, quai			370 71		370 71
McLean's Gully (Co. Kent)	3,320 95				3,320 95
Martin's Head, ouvrages de protection		858 87			858 87
Maugerville, quai			9 34		9 34
Miramichi, rivière (nord-ouest)	2,587 00				2,587 00
Moncton, quai			131 26		131 26
Neguac, quai			2,916 63		2,916 63
North Head, brise-lames			93 46		93 46
Oak Point, quai			83 38		83 38
Oromocto, battures	20 45				20 45
" quai			481 04		481 04
Petit Rocher, brise-lames			5 00		5 00
Portage, rivière, ouvr. de protection			249 00		249 00
Rexton, quai			21 18		21 18
Richardson, plan incliné du quai			146 52		146 52
Rivière St-Jean et tributaires, contribution finale au gouv. provincial		4,785 99			4,785 99
St. Andrews, quai			733 48		733 48
St-Jean, amélioration du havre—					
Baie Courtney		226,193 62			226,193 62
Fort Dufferin, ouvrage de protection		15,598 07			15,598 07
Pointe Negro, brise-lames			440 97		440 97
Ile Partridge, station de quarantaine, quai en eau profonde			2,996 62	777 54	3,774 16
St-Jean-ouest, jetées, hangars, etc		14,956 13	21,361 10		36,317 23
St. Stephen (Co. Charlotte), cale flottante		670 00			670 00
Scotchtown, quai			89 50		89 50
Shediac, quai			1,360 09		1,360 09
Shippegan Gully, brise-lames, etc	26,760 82		3,617 53		30,378 35
Shippegan, havre, quai			27 94		27 94
The Range (Grand Lac), quai			139 89		139 89
Tynemouth Creek, brise-lames		107 35			107 35
Welshpool, quai			959 83		959 83
Wilson's Beach, quai brise-lames			69 29		69 29
Woodward's Cove (Co. Charlotte) brise-lames			78 50		78 50
Young's Cove (Co. Queen's) brise-lames			263 80		263 80
Généralement	3,140 30			2,319 04	5,459 34
Totaux, Nouveau-Brunswick	59,142 76	264,368 56	40,830 81	3,096 58	367,438 71

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada durant l'exercice finissant le 31 mars 1919—*Suite.*

Désignation des travaux.	Dragage.	Construction et améliorations.	Réparations	Personnel et entretien.	Total.
HAVRES ET RIVIÈRES.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Québec—					
Amherst, Iles de la Madeleine, quai			128 25		128 25
Anse-à-Beaufils, brise-lames, etc			2,608 07		2,608 07
Anse-à-la-Grosse-Roche, quai			45 25		45 25
Anse-à-l'Eau (Tadoussac), quai			174 30		174 30
Anse-aux-Gascons, quai			191 57		191 57
Anse St-Jean, quai			105 58		105 58
Aylmer, quai			224 50		224 50
Ayer's Cliff (Stanstead), quai			29 92		29 92
Baie St-Paul (Cap-aux-Corbeaux), quai			795 78		795 78
Barachois de Malbaie, jetée de direct.			2,385 70		2,385 70
Bassin, Iles de la Madeleine, quai			539 95		539 95
Belœil, jetées de protections			1,710 14		1,710 14
Bersimis, quai			251 37		251 37
Brewer's Creek (Labelle), débarcadère.				7 00	7 00
Buckingham (Labelle) quai flottant			18 00		18 00
Cabano, quai			148 62		148 62
Cacouna, quai			159 95		159 95
Cannes de Roches, quai				24 00	24 00
Cap Chat, brise-lames			249 99		249 99
Cap St-Ignace, quai			322 08		322 08
Carleton, quai			189 80		189 80
Caughnawaga, quai			61 50		61 50
Champlain, quai			36 95		36 95
Chicoutimi Bassin, quai			751 92		751 92
Chicoutimi, quai			754 23	309 46	1,063 69
Contrecœur, quai			523 65		523 65
Coteau Landing, quai			993 32		993 32
Cross Point, quai			1,881 61		1,881 61
Deschambault, quai			20 00		20 00
Desjardins, quai			97 80		97 80
Dodd's Landing (Labelle) quai flottant				7 00	7 00
East Templeton, quai		9 00	979 22		988 22
Fabre, quai			299 05		299 05
Fassett, quai			224 23		224 23
Father Point (Pointe au Père), quai			198 98		198 98
Fort Coulonge, quai			457 08		457 08
Fort William (rivière Ottawa), quai			258 78		258 78
Pointe Gatineau, quai			212 62		212 62
Rivière Gatineau, protection de la grève		96 00			96 00
Georgeville, quai			25 00		25 00
Graham, reconstruction du quai		1,713 44			1,713 44
Grande Entrée (Iles de la Madeleine), quai de l'ouest			34 25		34 25
Grande Rivière (Gaspé), quai			32 00		32 00
Grindstone (Iles de la Madeleine), brise-lames			1,019 71		1,019 71
Grondines, quai			31 85		31 85
Grosse Isle (station de quarantaine), hangar à charbon, quai de l'ouest		2,014 88			2,014 88
Rivière Harricana	474 52				474 52
High Falls (Co. Labelle), quai flottant.			4 75		4 75
Honfleur, quai			207 62		207 62
Hospital Bay (Iles de la Madeleine), brise-lames			17 13		17 13
Hudson, reconstruction du quai		437 62			437 62
Hull, quai			267 72		267 72
Ile Verte, Notre-Dame des Sept Douleurs, quai			60 00		60 00
Ile Verte, Village, quai			56 20		56 20
Kamouraska, quai			1,191 19		1,191 19
Lac des Iles, quai			107 79		107 79
Lake Nominingue (Hurteau) quai			141 31		141 31
Lac St-Louis	27,012 75				27,012 75
Lanoraie, quai			1,772 66	25 17	1,797 83

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada durant l'exercice finissant le 31 mars 1919—*Suite.*

Désignation des travaux.	Dragage.	Construction et améliorations.	Réparations	Personnel et entretien.	Total.
HAVRES ET RIVIÈRES.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Québec—Fin.					
Laprairie, ouvrages de protection		18,390 62			18,390 62
Lauzon, bassin de radoub "Champlain"		442,386 02		692 03	443,078 05
" bassin de radoub "Lorne"				29,733 08	29,733 08
Lavaltrie, quai			549 49	41 00	590 49
Les Éboulements, quai			697 08		697 08
Les Escoumains, quai		3,230 07	220 75		3,450 82
Lévis, quai en eau profonde		956 68		1,353 30	2,309 98
L'Islet, quai			1,172 36		1,172 36
Lotbinière, quai			29 50		29 50
Magog, quai			82 92		82 92
Malbaie, jetée		2,907 63			2,907 63
Matane, brise-lames		6,901 68	985 00		7,886 68
" quai			733 05		733 05
Méchins, quai			391 57		391 57
Mille Vaches, quai			306 91		306 91
Montmagny, quai			236 46		236 46
Montréal, bassin de radoub				105,000 00	105,000 00
Murray Bay, quai			881 29		881 29
New Carlisle, quai			612 01		612 01
Newport, brise-lames			299 85		299 85
Norway Bay, (rivière Ottawa), quai			482 30		482 30
Notre-Dame du Portage, quai			60 00		60 00
Papineauville, quai			150 43		150 43
Paspébiac, quai			292 99		292 99
Percé, quai			479 56		479 56
Peribonka, quai			329 60		329 60
Philipsburg, quai		817 31			817 31
Pierreville, quai			226 96		226 96
Point-à-Elie, (îles de la Madeleine), brise-lames			1,194 39		1,194 39
Pointe-à-Pizeau (Sillery), quai			190 01		190 01
Pointe-aux-Esquimaux, quai			15 00		15 00
Pointe-aux-Trembles, (comté Portneuf), quai		1,276 80	33 32		1,310 12
Pointe Cavagnole, quai			27 20		27 20
Pointe Claire, quai				150 00	150 00
Pointe Fortune, quai			623 93		623 93
Pointe Piché, (Timiskaming), quai			299 60		299 60
Poltimore, (rivière du Lièvre), quai flottant			8 50		8 50
Québec, (améliorations à la navigation dans la rivière St-Charles)		400,382 61			400,382 61
Rimouski, amélioration du havre		77,648 58			77,648 58
" quai		6,000 00	1,931 54	672 92	8,604 46
Rivière-aux-Vases, (Chicoutimi), quai			391 69		391 69
Rivière Batiscan	12 00				12 00
Rivière-du-Lièvre, écluses				2,343 86	2,343 86
Rivière-du-Loup (en bas) quai			1,557 37		1,557 37
Rivière Ouelle, quai		1,379 79			1,379 79
Rivière St-Louis	240 98				240 98
Rivière St-Maurice, chenal de l'est	26,368 57				26,368 57
Roberval, quai			529 00		529 00
Ste-Adélaïde de Pabos, quai			352 61		352 61
St-Alphonse de Chicoutimi, quai			798 03		798 03
St-André, quai			249 76		249 76
Ste-Anne de Beaupré, quai		328 16			328 16
Ste-Anne de Chicoutimi, ponton		3,191 32	341 25		3,532 57
Ste-Anne de Bellevue	19 20				19 20
Ste-Anne des Monts, débarcadère, etc.			600 03		600 03
St-Antoine de Richelieu, quai (hangar)			243 62		243 62
St-Antoine Station (Pointe Dansereau), quai			399 34		399 34
St-Charles de Richelieu, quai			25 56		25 56
Ste-Croix				10 00	10 00
St-Denis de Richelieu, quai			92 05		92 05
Ste-Emélie (Leclercville), quai			40 50		40 50

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada durant l'exercice finissant le 31 mars 1919—*Suite.*

Désignation des travaux.	Dragage.	Construction et améliorations.	Réparations	Personnel et entretien.	Total.
HAVRES ET RIVIÈRES.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Québec—Suite.					
Ste-Famille (île d'Orléans), quai			16 75		16 75
Ste-Félicité, quai			292 44		292 44
St-François du Lac, quai			349 40		349 40
St-François (île d'Orléans, rive sud), quai			261 80		261 80
Ste-Geneviève de Batiscan, quai			64 45		64 45
St-Godfroy, quai			982 89		982 89
St-Ignace de Loyola, quai			474 86		474 86
St-Irénée les Bains, quai			791 17		791 17
St-Jean des Chaillons, quai			81 00		81 00
St-Jean (île d'Orléans), quai			396 42		396 42
St-Jérôme, quai			83 65		83 65
St-Jean, reconstruction des estacades		1,496 56			1,496 56
“ jetées de direction			420 54		420 54
St-Lambert, digue de protection			19 99		19 99
St-Laurent (île d'Orléans), quai			2,885 27	26 25	,911 52
St-Mathias, quai			398 69		398 69
St-Michel de Bellechasse, quai			514 47		514 47
St-Nicholas, quai			35 80		35 80
St-Ours (riv. Richelieu), quai			454 43		454 43
St-Pierre les Becquets, quai			795 90		795 90
St-Roch de Richelieu, quai			321 22		321 22
St-Siméon, quai			99 87		99 87
St-Sulpice, quai			553 48		553 48
St-Valier (Bellechasse), quai			99 52		99 52
Ste-Victoire (riv. Richelieu), quai			216 17		216 17
St-Zotique, quai			61 45		61 45
Sabrevois, quai			599 52		599 52
Sorel, quai			2,499 65		2,499 65
Trois-Rivières, quai			2,274 51		2,274 51
Thurso, quai			243 52		243 52
Vaudreuil, quai			853 96		853 96
Verchères, quai		2,668 10		48 00	2,716 10
Ville-Marie, quai		3,761 57			3,761 57
Woburn, quai		1,225 74			1,225 74
Yamaska, écluse et barrage				1,761 84	1,761 84
“ quai			209 02		209 02
Généralement	9,158 48			38,635 07	47,793 55
Totaux, Québec	63,286 50	979,220 18	59,515 13	180,839 98	1,282,861 79
Ontario—					
Arnprior, quai			22 50	45 96	68 46
Barrie, quai			201 95		201 95
Barry's Bay, quai			46 66		46 66
Bayfield, jetées			4,122 09		4,122 09
Beaumaris, quai			35 82		35 82
Belleville, quai et hangars		2,416 69			2,416 69
Big Bay Point, quai			190 19		190 19
Blind River, quai			478 59		478 59
Brockville, amélioration du quai		1,219 63	340 85		1,560 48
Burlington, chenal, pont				4,752 48	4,752 48
Burlington, chenal, jetée			7,311 69		7,311 69
Burnt Island, quai			17 80		17 80
Cobourg, jetée de l'est			4,604 37		4,604 37
“ jetée Langevin			19,108 32		19,108 32
Collingwood, bassin de radoub n° 1				15,000 00	15,000 00
“ “ “ n° 2				9,208 96	9,208 96
Cumberland, quai			374 85		374 85
Fort William, amélioration du havre	112,476 88	5,062 14	1,993 00		119,532 02
French, riv.; barrage (Big Chaudiere)		5,779 64	3,160 72		8,940 36
Goderich, amélioration du havre			2,655 98		2,655 98
Grand Bend, jetées, etc			489 03		489 03
Griffith's Island, jetées			785 19		785 19
Haileybury, chantier maritime				2,102 53	2,102 53
“ quai			572 18		572 18

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada durant l'exercice finissant le 31 mars 1919—*Suite.*

Désignation des travaux.	Dragage.	Construction et améliorations.	Réparations	Personnel et entretien.	Total.
HAVRES ET RIVIÈRES.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Ontario—Fin.					
Kagawong, quai			10 10		10 10
Kingston, bassin de rad. murs d. soutèn.		9,410 76			9,410 76
" entretien et mise en opération de la chaussée, du quai et des ponts combinés				8,853 03	8,853 03
Kingsville, quai			94 78		94 78
La Passe, quai			104 12		104 12
Leamington, quai			88 68		88 68
Little Current	26 50				26 50
L'Orignal, quai			489 45		489 45
Minaki, quai			1 00		1 00
Montréal rivière; (barrage Latchford)				2,297 05	2,297 05
North Bay, brise-lames		658 62			658 62
Oakville, quai			495 48		495 48
Oshawa, dock			95 83		95 83
Pembroke, quai			145 91		145 91
Petewawa, quai			44 10		44 10
Port Arthur, bassin de radoub				37,741 50	37,741 50
" amélioration du havre	72,341 47				72,341 47
Port Burwell, jetées	34,214 90		14,770 69		48,985 59
Port Colborne, brise-lames			7,417 62		7,417 62
Port Dover, jetées			4,365 77		4,365 77
Port Hope, jetées			2,160 43		2,160 43
Portland, quai			9 80		9 80
Port Maitland	30 00				30 00
Portsmouth, jetées			3,227 19		3,227 19
Port Rowan, jetées			45 39		45 39
Port Stanley, amélioration du havre	10,102 19	62,785 33			72,887 52
Richard's Landing, quai			10 00		10 00
Rainy River, ouvrage de protection			93 00		93 00
Rivière Ste-Claire, à Pointe Edouard	1,850 19				1,850 19
Roach's Point, quai			81 06		81 06
Rondeau, jetées, etc		4,559 90	3,700 41		8,260 31
Ruscom, rivière	1,313 30				1,313 30
Sand Point, quai			94 13		94 13
Sarnia, baie	2,503 20				2,503 20
Sheguindah, quai			787 37		787 37
Silver Centre, quai		515 86			515 86
Southampton, brise-lames			1,792 24		1,792 24
Southampton, jetées			3,038 80		3,038 80
Sturgeon Falls, quai			840 83		840 83
Thessalon, quai			448 04		448 04
Tobermory, estacades de direction			207 29		207 29
Toronto, amélioration du havre					
Brise-lames:—			206 67		206 67
Contrat Canadian-Stewart		322,436 81			322,436 81
Jetée de l'est			483 31		483 31
Jetée de l'ouest			554 39		554 39
Ile Fisherman's (nouvel édifice)		1,191 45			1,191 45
Quai Queen				25 00	25 00
Treadwell, quai			515 03		515 03
Wellington, amélioration du havre		3,240 00			3,240 00
Wendover, quai			1,024 99	24 00	1,048 99
Wheatley, quai			1,578 97		1,578 97
Windsor, dock			12 45	3,366 97	3,379 42
Généralement	9,158 48			9,213 00	18,371 48
Totaux, Ontario	244,017 11	419,276 83	95,547 10	92,630 48	851,471 52
Manitoba—					
Hnausa, (lac Winnipeg) quai	324 48				324 48
Petite rivière Pembina, diversion dans le lac Pélican		828 28			828 28
Rivière Rouge, protection du chenal			2,668 92		2,668 92
" nouveau chenal	7,008 75				7,008 75

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada durant l'exercice finissant le 31 mars 1919—*Suite.*

Désignation des travaux.	Dragage.	Construction et améliorations.	Réparations	Personnel et entretien.	Total.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
HAVRES ET RIVIÈRES—					
Manitoba—Suite.					
St-Andrews, rapides; écluse et barrage..			83 50	13,724 80	13,808 30
Selkirk, bassin				4,707 52	4,707 52
Généralement				3,076 00	3,076 00
Totaux, Manitoba	7,333 23	828 28	2,752 42	21,508 32	32,422 25
Saskatchewan et Alberta—					
Big Stone, rivière	2,451 13				2,451 13
Cumberland, lac	7,934 90				7,934 90
Généralement				876 13	876 13
Totaux, Saskatchewan et Alberta..	10,386 03			876 13	11,262 16
Colombie-britannique,—					
Ainsworth, quai			30 50		30 50
Argenta, quai			184 00		184 00
Barnston, île; quai			175 62		175 62
Beaton, quai			91 39		91 39
Bindlay's Landing, quai flottant			59 16		59 16
Burdwood Bay, quai flottant		495 04			495 04
Burton, quai			23 00		23 00
Campbell rivière, quai			1,835 59		1,835 59
Clyaquot, quai			700 00		700 00
Colombie, rivière; enlèvem. de souches		171 95			171 95
Crawford Bay, quai			100 00		100 00
D'Arcy, île; cale		400 00			400 00
Deep Cove, quai flottant			225 00		225 00
Deer Park, quai			475 87		475 87
Dignan's Bay (île Gabriola), quai flott.			159 87		159 87
East Arrow Park, quai flottant			252 25		252 25
East Robson, quai flottant			297 25		297 25
Esquimalt, quai à charb. p. bât. guerre		46,951 97			46,951 97
" vieux bassin de radoub				20,272 25	20,272 25
Fanny Bay, quai flottant			383 00		383 00
Farmer's Landing, quai flottant			187 04		187 04
Farrington's, quai			55 34		55 34
Fraser's Landing, quai			20 55		20 55
Fraser, rivière; améliorations—					
Annieville barre	531 98				531 98
Chilliwack, enlèvement de souches à l'étang Greyell		399 25			399 25
Nicomen, barrages		704 19			704 19
Sandheads	54,683 01				54,683 01
Sidney Mills	2,720 71				2,720 71
Bateau arrache-souches "Samson"				20,927 69	20,927 69
Steveston jettée	60,828 38	32,028 42			92,856 80
Woodwords, étang	11,105 71				11,105 71
Gower Point, quai flottant			58 98		58 98
Grace harbour, quai flottant			24 01		24 01
Gray's Creek, quai			54 00		54 00
Halcyon, quai			171 08		171 08
Hardy Bay, quai flottant		83 92			83 92
Kaslo, quai			188 00		188 00
Kicking Horse, rivière; enlèvement d'obstructions		11,500 00			11,500 00
Kitto's Landing, quai			508 63		508 63
Kootenay, rivière; enlèvem. de souches		602 83			602 83
Ladysmith, quai			10 00		10 00
Little River, quai		750 00			750 00
Long Bay, quai flottant			106 85		106 85
Long Beach, quai			154 26		154 26
McDonald's Landing, quai			80 53		80 53
Mirror Lake, quai			388 69		388 69
Mission, quai			58 76		58 76
Naas, rivière	3,993 51				3,993 51
Nakusp, quai			2 45		2 45

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada durant l'exercice finissant le 31 mars 1919—*Suite.*

Désignation des travaux.	Dragage.	Construction et améliorations.	Réparations	Personnel et entretien.	Total.
HAVRES ET RIVIERES.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Columbie-Britannique—Fin.					
Needles, quai			217 10		217 10
Okanagan, rivière, améliorations		416 13			416 13
Powell River, quai			13 40		13 40
Prince-Rupert, Sta. de quarant, quai			2,197 58		2,197 58
Proctor, quai			1,192 35		1,192 35
Queen's Bay, quai			38 95		38 95
Queen Charlotte, quai			349 37		349 37
Renata, quai			30 90		30 90
Revelstoke, ouvrages de protection,			1 13		1 13
Robert's Creek, quai			395 00		395 00
Roy, quai			142 85		142 85
Royston, quai			291 80		291 80
Savary Island, quai			366 00		366 00
Sea Otter Cove, quai flottant		300 00			300 00
Skeena, rivière	10,004 16				10,004 16
Skidegate, quai		728 79			728 79
Smith's Landing, quai flottant			106 70		106 70
Sointula, quai			218 03		218 03
Somas, rivière, enlèvement de souches		100 00			100 00
Squamish, quai		55 91			55 91
Squirrel Cove, quai flottant		352 50			352 50
Stag Bay, quai			121 01		121 01
Stewart, quai			136 00		136 00
Tofino, quai			1,599 70		1,599 70
Union Bay, quai			2,412 80		2,412 80
Van Anda, quai			166 98		166 98
Vancouver False Creek	839 33				839 33
" First Narrows	267 43				267 43
" améliorations du havre		149,783 22	90 75		149,873 97
Victoria, amélioration du havre		129,226 33	4,479 47		133,705 80
West Demars, quai			368 80		368 80
White Rock, quai			94 55	40 09	134 64
William's Head, station de quarantaine			438 74		438 74
Willow Point, quai			611 43		611 43
Wolfsen Bay, quai			23 65		23 65
Généralement	7,368 12			11,514 99	18,883 11
Totaux, Colombie-Britannique	152,342 34	375,050 45	23,166 71	52,755 02	603,314 52
Généralement—					
Dépenses générales du personnel				8,496 84	8,496 84
Salaries des ingénieurs de district, des assistants, etc				377,124 94	377,124 94
Sondages pour divers travaux projetés		7,172 04			7,172 04
Totaux, havres et rivières en général		7,172 04		385,621 78	392,793 82
OUTILLAGE DE DRAGAGE—					
Provinces Maritimes			13,059 30		13,059 30
Ontario et Québec		1,422 16	30,910 46		32,332 62
Manitoba			5,736 36		5,736 36
Colombie-Britannique			32,494 95		32,494 95
Totaux, outillage de dragage		1,422 16	82,201 07		83,623 23

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada durant l'exercice finissant le 31 mars 1919—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction et améliorations.	Réparations	Personnel et entretien.	Total.
GLISSOIRS ET ESTACADES.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Rivière Saguenay			9,280 11	9,280 11
Estacade de St-Jean	49 70			49 70
District d'Ottawa—				
Rivière Noire		1,673 34		1,673 34
Rivière Coulonge		3,462 11		3,462 11
Rivière Dumoine		399 82		399 82
Rivière Gatineau	89 78	66 82	600 00	756 60
Rivière Madawaska		3,332 04		3,332 04
Rivière Ottawa		1,050 38	29,370 58	30,420 96
Rivière Petawawa		2,105 88		2,105 88
District de Trent et de Newcastle	105 00			105 00
Perception des droits de glissoirs et d'estacades			4,583 14	4,583 14
Totaux, glissoirs et estacades	244 48	12,090 39	43,833 83	56,168 70
PONTS ET CHAUSSÉES.				
Provinces Maritimes—				
Pont International St-Léonard-Van Buren		234 47		234 47
Québec et Ontario—				
Kingston, vieux pont tournant		1,218 33		1,218 33
Matapédia, pont Interprovincial		2,085 28		2,085 28
North Timiskaming, pont	9 04			9 04
Ottawa, ponts et rues entretenus par le gouvernement—				
Place Connaught et rue Wellington			2,984 87	2,984 87
Pont Laurier, etc		5,437 02		5,437 02
Nouveau pont des Chaudières	790 87			790 87
Eclairage			2,434 20	2,434 20
Pont de Portage du Fort		128 20		128 20
Pont York (rivière Grand)		456 26		456 26
Alberta—				nn
Pont de Banff		2,343 31		2,343 31
Pont d'Edmonton		41 04		41 04
Yukon Territory—				
Chemin Hunker	6,789 32			6,789 32
Totaux, ponts et chaussées	7,589 23	11,943 91	5,419 07	24,952 21
LIGNES TÉLÉGRAPHIQUEe.				
Terreneuve—				
Cape Ray (Subside)			250 00	250 00
Provinces Maritimes—				
Lignes de la baie de Fundy			3,844 77	3,844 77
Lignes du Cap-Breton		781 75	32,685 65	33,467 40
Lignes Chatham-Escuminac, prolongement	991 80		1,771 18	2,762 98
Ile de Prince-Edouard et câble de la terre ferme			6,946 66	6,946 66
Québec, terre ferme—				
Lignes du comté de Dorchester	483 70			483 70
Riv Nord, à l'est de Bersimis			30,656 60	30,656 60
" à l'ouest de Bersimis			18,845 59	18,845 59
Lignes du comté de Québec			7,164 41	7,164 41
Lignes du Timiskaming			2,880 72	2,880 72
Québec, iles—				
Réseau d'Anticosti			7,859 68	7,859 68
Bateau câble "Tyrian"			44,018 89	44,018 89
Grosse Ile, île aux Coudres et Ile d'Orléans			8,903 92	8,903 92
Réseau des îles de la Madeleine			7,492 14	7,492 14
Provinces maritimes et golfe, en général			21,704 28	21,704 28
Ontario—				
Câble de l'île Pelée			2,849 53	2,849 53
Saskatchewan, lignes de la		2,017 68	56,215 99	58,233 67
Alberta, lignes de l'	1,712 75	1,922 20	79,480 12	83,115 07

Montants déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada durant l'exercice finissant le 31 mars 1919—*Fin.*

Désignation des travaux.	Construction et améliorations.	Réparations	Personnel et entretien.	Total.
Lignes Télégraphiques—*Fin*,	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Colombie-Britannique et Yukon—				
Réseau Aschcroft-Dawson	....	....	238,559 52	238,559 52
Colombie-Britannique, terre ferme	5,713 87	30,052 58	61,757 23	97,523 68
Colombie-Britannique, île Vancouver	....	6,500 00	103,353 76	109,853 76
Service télégraphique en général	....	....	2,466 43	2,466 43
Totaux, lignes télégraphiques	8,902 12	41,274 21	739,707 07	789,883 40
Divers.				
Arpentages—				
Provinces maritimes	....	....	23,506 61	....
Québec	....	....	17,597 23	....
Ontario	....	....	12,894 20	....
Manitoba	....	....	2,487 94	....
Saskatchewan et Alberta	....	....	2,873 68	....
Colombie-Britannique	....	....	11,369 31	....
Généralement	....	....	50 13	70,779 10
Barrages de la rivière Ottawa—				
Gordon Creek	44 50	....	....	....
Barrage Kippewa	421 30	....	....	....
Dommages aux terrains	14,508 12	....	....	....
Mesurage du courant	25,359 34	....	....	....
Barrage des Quinze	24,610 52	....	....	....
Généralement	18,076 45	....	....	....
	27,651 16	....	....	110,671 39
Division des comptes:—Salaires et dépenses de voyage des agents, des comm. etc. du serv. extérieur.	....	....	22,031 56	22,031 56
Gratuité au capitaine Barney Freeman, sérieusement blessé en travaillant au chantier maritime du gouvernement à Selkirk, Man	....	....	2,000 00	2,000 00
Gratuités aux veuves et aux autres représentants de 54 employés décédés, en vertu de l'amendement à la loi du Service civil (Sec. 41)	....	....	9,842 89	9,842 89
Services légaux en rapport avec la Commission internationale conjointe	....	....	315 63	315 63
Monument à feu Sa Majesté le Roi Edouard VII	3,150 00	....	....	3,150 00
Entretien des bateaux d'inspection	....	....	14,413 42	14,413 42
Mesurage et sondages dans les rivières	....	....	23,946 58	23,946 58
Crédits de guerre: Salaires en rapport avec le service militaire	....	....	79,210 29	79,210 29
Boni	....	....	367,896 62	367,896 62
Vote No. 419 (Boni)	....	....	2,206 25	2,206 25
Totaux, divers	113,821 39	....	592,642 34	706,463 73

PARTIE II.

DÉPENSES du ministère chargées aux crédits de guerre.

Nom de l'édifice.	Construction et améliorations.	Réparations et ameublement.	Loyers.	Chauffage.	Eclairage.	Eau.	Pouvoir.	Personnel et entretien.	Total.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Nouvelle-Ecosse.									
Darmouth-Station d'aviation navale	388,378 85								388,378 85
Halifax—arsenal		50 00							50 00
" casernes—parc de l'artillerie		209 00							209 00
" Camp Hill—hôpital militaire	146,928 90								146,928 90
" inspecteur en chef, police fédérale		430 00							430 00
" cellule de détention	5,891 91								5,891 91
" dépôt de démobilisation—jetée n° 2	4,793 05								4,793 05
" bureau du district militaire n° 6			3,500 00						3,500 0
" *Drysdale Home*—M. et D.			45 00						45 00
" édifice d'immigration		199 50							199 50
" commission des soldats invalides			2,372 00						2,372 00
" *Kelley*—édifice *Glassey*	4,076 77								4,076 77
" *Leith House*—commiss. des soldats inv.			2,396 48			15 68			2,412 16
" garage militaire	493 00								493 00
" North Commons— barraques	443,189 48								443,189 48
" Commission des pensions		10 00							10 00
" Pine Hill—hôpital militaire	2,739 25								2,739 25
" Régistraire de la Loi du Serv. militaire		1,248 29	900 00						2,148 29
" Répar. à la suite de l'explosion du 6 déc. 1917, 84,515.58 moins le bassin de radoub d'Halifax (35,349.68) mentionné sous le titre de havres et rivières		49,165 90							49,165 90
" Rockhead—hôpital militaire	56,164 21								56,164 21
" Etablissement des soldats sur les terres		449 77							449 70
" écuries M. et D.			440 00						440 00
" édifice d'essais	2,616 38								2,616 38
Kentville—hôpital militaire	496 10								496 10
North Sydney—station d'aéronautique navale	252,098 48								252,098 48
Pictou—28ème batterie d'artillerie M. et D.			25 00						25 00
Sydney—*Logue House*, M. et D.			282 00						282 00
" *Moxam House*—hôpital militaire	4,749 69								4,749 69
" édifice "*Post*" police militaire			45 00						45 00
" *Ross House*—hôpital militaire	291 96								291 96
Windsor—President's Bay M. et D.			60 00						60 00
Nouvelle-Ecosse, généralement		35 55	201 80						237 35

DÉPENSES du ministère chargées aux crédits de guerre—*Suite.*

Nom de l'édifice.	Construction et améliorations.	Réparations et ameublement.	Loyers.	Chauffage.	Eclairage.	Eau.	Pouvoir.	Personnel et entretien.	Total.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Ile du Prince-Edouard,									
Charlottetown—C.M.P.C.			20 00						20 00
" ancien hôtel du gouvernement	162,361 15								162,361 15
" Régistr. de la Loi du serv. mil.		216 07							216 07
" S.C.R. (édifice DesBrisay)			26 67						26 67
North Wiltshire—Sanatorium Dalton	96,635 61								96,635 61
Nouveau-Brunswick.									
Frédéricton—*Dunbar House*		165 50	900 00						1,065 50
" I.S.C. asst.-directeur		13 50	519 44						532 94
" hôpital militaire	117,989 55								117,989 55
" casernes temporaires	193 08								193 08
Moncton, dépôt des insoumis			40 00						40 00
Riverglade, sanatorium	24 74								24 74
St-Jean, arsenal	875 64								875 64
" bureau de l'assist. prévôt général		40 00							40 00
" hôpital du comté, St-Jean-Est	94,859 16								94,859 16
" édifice de détention		219 12							219 12
" bataillon des forestiers, 103 rue Prince William			240 00	46 31					286 31
" Commission des soldats invalides			600 00						600 00
" Commission des soldats invalides, 160 Prince William		170 00	233 34						403 34
" baraques, M. et D., terrain de l'exposit.		70 00							70 00
" bureau du payeur de district			333 34						333 34
" Evangeline Home			875 00						875 00
" quartiers généraux, M. et D.		541 98							541 98
" " hôpital, 75 rue Pitt			1,000 00						1,000 00
" officier en charge des transports			450 00						450 00
" garage militaire	7,409 26								7,409 26
" atelier de la division de l'artillerie	1,855 00								1,855 00
" hôpital "Parks" pour les convalescents			400 00						400 00
" île Partridge—baraques	42,470 38								42,470 38
" bureau du payeur		20 79	575 00						595 79
" régistr. de la Loi du service militaire		247 52							247 52
" école pour les sourds, St-Jean-Ouest	23,209 30		250 00						23,459 30
" S.C.R. (bureau de poste)		872 02							872 02
Nouveau-Brunswick, édifices divers		12 33	215 45	67 25					295 03

Québec.									
Dorval, baraques	732 86								732 86
Hull, régistraire du service militaire		372 16							372 16
" laboratoire de recherches		2 40							2 40
Lac Edouard, sanatorium	9,889 17								9,889 17
Lac Mégantic, baraques temporaires		2 50							2 50
Montmorency, chutes—hôpital Kent House			2,250 00						2,250 00
Montréal, baraques, rue Guy			5,413 30			2,936 42	1,077 50		9,427 22
" baraques, ancien High School			9,475 00						9,475 00
" édifice Coronation, divers bureaux militaires		506 70	1,330 00		1 05				1,837 75
" C. O. T. C. Laval			2,371 25			166 91			2,538 16
" police fédérale		2 85	1,663 00		13 63				1,679 48
" hôpital militaire, rue Dorchester		9 15							9 15
" hôpital militaire, rue Drummond	2,321 62								2,321 62
" I.S.C. asst.-directeur, unité "A"			375 00						375 00
" I.S.C. ancien collège Loyola			4,184 79			540 00	25 33		4,750 12
" " magasin			1,750 00						1,750 00
" " école des métiers			1,000 00						1,000 00
" hôpital militaire, collège presbytérien de théologie			1,900 00						1,900 00
" arsenaux, M. et D.			300 00						300 00
" bureau de l'assistant prévôt général			1,275 64		11 25				1,286 89
" bureau du censeur des câbles			840 00		1 79				841 79
" bureau d'embarquement, A.D.M.S.			180 00						180 00
" édifice Read, M. et D.		22 18	2,916 67						2,938 85
" garage temporaire			1,000 00						1,000 00
" district militaire n° 4, C.A.S.C.			4,900 00						4,900 00
" régistraire du service militaire		994 73							994 73
" Commission de l'établiss. des soldats		1,271 65	3,460 35						4,732 00
Québec, Cove Fields, baraques temporaires	336,621 79								336,621 79
" bureau de démobilisation		761 50							761 50
" directeur médical, I.S.C.		45	270 00		7 35				277 80
" hôpital militaire		89 75							89 75
" bureau central d'enregistrement, M. et D.		102 60							102 60
" arsenal du Dominion			750 00						750 00
" quartiers généraux M. et D., bureaux		48 30	1,064 99	367 67					1,480 96
" édifice Lemieux, droit de passage			187 50						187 50
" garage O'Brien			875 00	320 73					1,195 73
" magasins d'artillerie			4,513 76	711 86					5,225 62
" régistraire du service militaire		6,872 14	4,028 90	310 14	195 70				11,406 88
" musée de guerre	363 08								363 08
Ste-Agathe, sanatorium Laurentide Inn	392 28								392 28
Ste-Anne de Bellevue, terrains pour l'hôpital militaire, propriété du collège MacDonald			500 00						500 00
Ste-Anne de Bellevue, hôpital militaire	1,060,635 21								1,060,635 21
St-Jean, dépôt d'entraînement des ingénieurs	1,633 50								1,633 50
" dépôt d'approvisionnements militaires	13,917 84								13,917 84
" A.D. du S. et F., district militaire n° 4			800 00						800 00
Province de Québec généralement, divers édifices		34 07	225 00						259 07

DÉPENSES du ministère chargées aux crédits de guerre—*Suite.*

Désignation des édifices.	Construction et améliorations.	Réparations et ameublements.	Loyers.	Chauffage.	Éclairage.	Eau.	Pouvoir électrique.	Personnel et entretien.	Total.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Edifices d'Ottawa.									
Comm. des pensions (édifice Transportation)		122 00	3,800 00						3,922 00
" " (" Union Bank)		180 00							180 00
" vivres, 119 rue Rideau		2,272 21							2,272 21
" " musée Victoria		34 00							34 00
Juge d'appel central, etc		736 13	189 60						925 73
Corps dentaire, 107 rue Bank			192 00						192 00
Service dentaire (édifice Popham)			41 50						41 50
Bureau de l'impôt sur le revenu		3,361 46							3,361 46
Division de l'internement, bur. du col. Street			97 00						97 00
Comm. des soldats inval., personnel de démobil			1,222 00						1,222 00
" " bureau de rééducation, 194 rue Chapel			420 00						420 00
" " bureau de rééducation, 430 rue Rideau			400 00						400 00
Edifice Bate		41 36							41 36
" Elgin		4,363 15							4,363 15
Garage—Victoria Garage Co			3,654 77						3,654 77
Edifice McKenzie			1,784 38						1,784 38
Police militaire, 123 rue Queen		40 50							40 50
Edifice Canadian, division S.A. & A.P		3,066 45							3,066 45
" Woods		50 27							50 27
Magasins militaires	17,388 41	114 84	7,966 08						25,469 33
Censeur des postes (édifice Trust)			2,293 00						2,293 00
Hôpital militaire "Sir Sandford Fleming"	139 81	78 43	2,012 01						2,230 25
Rétabl. des sold. dans la vie civile, quart. gén	32,163 78	1,761 91							33,925 69
Commission d'établissement des soldats sur les terres (édifice McNeil, rue Queen)		829 35							829 35
Victoria Chambers, 130 rue Wellington			75 00						75 00
Bureau des emprunts de guerre		1,028 00							1,028 00
Comm. de l'épargne de guerre (224 rue Sparks)			290 00						290 00
" " (angle Sparks et Lyon)			150 80						150 80
Généralement		58,353 31							58,353 31
Ontario (à l'exception d'Ottawa).									
Allanburg—Régiment de garnison			154 00						154 00
Beamsville, sanatorium		24 71							24 71
Brantford, arsenal	2,101 18								2,101 18
Brantford, service industriel et division de rééducation			77 00						77 00

Burlington, hôpital militaire "Brant House"	237,979 63								237,979 63
Cobourg hôpital militaire	7,994 96								7,994 96
Fort William, division civile de la police militaire			209 50						209 50
Freeport, (près Kitchener) sanatorium	216 69								216 69
Grimsby, arsenal du 22e dragons			225 00						225 00
Guelph, hôpital militaire	3,384 95								3,384 95
" ferme-école de réforme			340 50						340 50
" hôpital "			18,750 00						18,750 00
" rétablissement des soldats dans la vie civile, industries			260 00						260 00
Hamilton, I.S.C. division de rééducation			1,919 00						1,919 00
" C.A.D.C.			400 00						400 00
" hôpital Victoria pour les convalescents	243 00								243 00
Kingston, hôpital militaire Elmhurst		5 35	175 00						180 35
" bureau de renseignements			40 00						40 00
" école de tracteurs			166 65						166 65
I.S.C. division de rééducation, 112 rue Brock		121 35	1,270 00						1,391 35
" corps médical, 195 rue Ontario			270 00						270 00
" assistant directeur des approvisionnements et du transport, 235 rue Brock			133 32						133 32
" assistant directeur des approvisionnements et du transport, 247 rue Brock			45 00						45 00
" asst-prévôt général			200 00						200 00
" édifice Cereal (col. Burritt)			600 00						600 00
" clinique dentaire			200 00						200 00
" dépôt du district									
" division médicale S.C.R.			4,166 65						4,166 65
" hôpital militaire Queens									
" payeur du district militaire		1,857 12	1,650 00						3,507 12
" quartiers généraux et S.C.R.		51 85	356 25						408 10
" hôpital de la station militaire			752 02						752 02
" dépôt d'artillerie		32 59	2,458 50						2,491 09
" pharmacie de la Croix-Rouge			90 00						90 00
" bureau d'enregistrement, Ontario Hall		1,428 82							1,428 82
" sanatorium Mowat	58,128 32								58,128 32
" hôpital militaire Queens	2,012 08								2,012 08
" édifice éducationnel C.M.R.		4 38							4 38
" hôpital d'isolement Sydenham "Ongwanada"	41,280 38								41,280 38
" casernes temporaires	337,994 82								337,994 82
Kenora, registraire du Service militaire		132 47							132 47
London, sanatorium Byron	423 67								423 67
" baraques, Carling Heights	344,053 88								344,053 88
" représentant médical I.S.C.			241 80						241 80
" école d'automobilisme			210 00						210 00
" école technique de rééducation			4,083 33						4,083 33

DÉPENSES du ministère chargées aux crédits de guerre—*Suite.*

Désignation de l'édifice.	Construction et améliorations.	Réparations et ameublement.	Loyers.	Chauffage.	Eclairage.	Eau.	Pouvoir électrique.	Personnel et entretien.	Total.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Ontario (excepté Ottawa)—Suite.									
London, hôpital militaire	114,545 48								114,545 48
" section civile, police militaire			150 00						150 00
" ferme Odell	3,850 14								3,850 14
" quartiers des officiers		1,500 00							1,500 00
" magasins militaires	6,385 02								6,385 02
" registraire du service militaire		1,484 51							1,484 51
" division de démobilisation			63 00						63 00
" hôpital militaire Westminster	165,948 22								165,948 22
Newmarket, collège Pickering, hôpital militaire	12,998 66								12,998 66
" gardes-malades, I.S.C.			300 00						300 00
Niagara Falls, dépôts d'approvisionnements			270 00						270 00
North Bay, assist-directeur des approvisionnements et du transport (vieux fort)			350 00						350 00
" détachement des insoumis			160 00						160 00
Port-Arthur, arsenal		1 92							1 92
" division de rééducation		67 75	135 00						202 75
Port-Robinson, quartiers d'hiver des gardes du canal Welland			84 00						84 00
Portsmouth, hôpital d. incurables "Calderwood"	15,000 00								15,000 00
Sarnia, service militaire		43 75							43 75
Sault-Ste-Marie, gardes du canal			275 00						275 00
Stratford, bureau des taxes		12 50							12 50
" division de rééducation			50 00						50 00
St. Catharines, hôpital militaire "Oak Hall"	709 52								709 52
" rétablissement des soldats au civil			50 00						50 00
Toronto, Aeroplanes Ltd	954 94								954 94
" magasins des baraques			3,529 17						3,529 17
" hôpital du collège Bishop Strachan	150 22								150 22
" hôpital militaire Brunswick	578 51								578 51
" bureau du contrôleur des vivres		51 00							51 00
" station de dispersion des blessés	31,318 21								31,318 21
" hôpital militaire central, rue Collège	129 55								129 55
" organisateur en chef, réserve militaire			420 00						420 00
" Euclid Hall	83 73								83 73
" garage, rue Bathurst			1,417 00						1,417 00
" Hart House	130 00								130 00
" résidence des gardes-malades			750 00						750 00
" division de rééducation (édifice Douglas)			880 95						880 95
" garage militaire	13,681 90								13,681 90

Toronto, division des blessés, quartiers généraux		95 00	37 60						132 60
" inspecteur général de l'est du Canada			840 00						840 00
" comm. des hôpitaux milit. Queens Park			1,218 00						1,218 00
" payeur, district militaire n° 2		1,188 89	13,174 24						14,363 13
" hôpital orthopédique (Davisville)	7,232 85		5,847 50						13,080 35
" vieille école technique, 149 rue Collège	1,573 88								1,573 88
Toronto, division orthopédique, 184 ave Spadina		315 00	1,580 00						1,895 00
" hôpital orthopédique, rue Christie	894,167 90								894,167 90
" " " terr. de récréation			280 00						280 00
" hôpital militaire Queens	542 74								542 74
" registraire du service militaire		3,961 86							3,961 86
" édifice Reliance, inspecteur général			500 00						500 00
" commission de rapatriement et d'emploi			135 00						135 00
" baraques Rosedale	358,295 79								358 295 79
" commission d'établissement des soldats, 32-34 rue Adelaïde		698 70							698 70
" hôp, militaire des convalescents Spadina	4,206 29		7,650 00						11,856 29
" résidence des gardes-malades "			660 00						660 00
" hôpital militaire, collège St. Andrews	537,074 32								537,074 32
" gardes-malades, " "			670 50						670 50
" dépôt d'approvisionnements			850 00						850 00
" dépot " baraq. de la police			1,047 57						1,047 57
" garage temporaire, arsenal		1,275 00							1,275 00
" division de rééducation, 616 rue Collège			320 00						320 00
Welland, régiment de garnison			172 50						172 50
Whitby, hôpital militaire, I.S.C			24,092 47						24,092 47
" hôpital militaire	95 00								95 00
Windsor, arsenal		346 00							346 00
" division de rééducation			48 00						48 00
Généralement, édifices divers		4,168 76	865 84						5,034 60
Manitoba.									
Brandon, entrepôt			514 37						514 37
Dauphin, escadron "C", Manitoba Horse			20 00						20 00
Ninette, sanatorium	135 00								135 00
Winnipeg, bureau du contrôleur des vivres		163 86							163 86
" baraques de détention, édif. d'imm. n° 2		504 90							504 90
" baraques Fort Osborne	678 00								678 00
" division de démobilisation			4,184 14		65				4,184 79
" division de rééducation			4,000 00						4,000 00
" hôpital militaire "Manitoba"	1,637 18								1,637 18
" arsenal du 34e Fort Garry Horse			698 39						698 39
" assist-directeu rdes approvisionnements et du transport, dist. militaire n° 10			2,000 00						2,000 00
" magasins des baraques			1,800 00						1,800 00
" corps de guides et D.I.O			400 00						400 00
" garage impérial			1,837 50						1,837 50
" inspecteur général, ouest du Canada		47 71	2,954 37						3,002 08
" hôtel LaSalle, hôpital vén			2,500 00						2,500 00

DÉPENSES du ministère chargées aux crédits de guerre—*Suite.*

Désignation des édifices.	Construction et améliorations.	Réparations et ameublements.	Loyers.	Chauffage,	Eclairage.	Eau.	Pouvoir électrique.	Personnel et entretien.	Total.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c	$ c.
Manitoba—Suite.									
Winnipeg, magasins médicaux, dist. n° 10			900 00						900 00
" " militaires (édifice Ellis)			300 00						300 00
" " "			4,835 00						4,835 00
" registraire du service militaire		1,915 38	3,206 99						5,122 37
" association des soldats revenus du front, édifice Union Bank			168 75						168 75
" commission de l'établissem. des soldats		352 25							352 25
" cottage "Tuxedo" pour les malades			90 00						90 00
" "Tuxedo", hôpital militaire	1,011,270 26								1,011,270 26
Manitoba en général, divers édifices			175 00		1 35				176 35
Saskatchewan.									
Moosejaw, hôpital militaire, école du parc Ross			3,000 00						3,000 00
" hôpital militaire	37,261 08								37,261 08
" " rés. des gardes-malades			37 00						37 00
" édifice Douglas			1,097 44						1,097 44
Regina, contrôleur des vivres		392 75							392 75
" hôpital militaire Earl Grey	5,306 11		270 00						5,576 11
" I.S.C. magasins de l'ouest			1,900 00						1,900 00
" arsenal de l'esc. C., 20e Borden Horse			20 00						20 00
" division de démobilisation, édifice Sherwood		36 30	7,616 00						7,652 30
" prévôt général et vérificateur			2,400 00						2,400 00
" garage (14e avenue)			570 00						570 00
" hôpital des Sœurs grises			420 00						420 00
" bureau médical, dépôt de district, etc		796 95	4,305 00						5,101 95
" corps d'artillerie			180 00						180 00
" bureau du payeur, district militaire n° 12			1,125 00						1,125 00
" commission d'établissement des soldats		20 00							20 00
" salle de la paroisse St-Paul, hôpital temporaire			1,250 00						1,250 00
" registraire du service militaire		1,962 11							1,962 11
" baraques Sherwood	106 20								106 20
" hôpital St. Andrews—Dewdney Hall			862 50						862 50
" hôpital militaire St-Charles	988 31								988 31
" magasins de l'Ouest	188 90								188 90
Saskatoon, hôpital militaire	5,735 44								5,735 44
" commission de l'établiss. des soldats		365 55							365 55
Saskatchewan en général, divers édifices			25 00						25 00

Alberta.									
Calgary, baraques de détention	3,265 24								3,265 24
" manège militaire	860 00								860 00
" agent d'immigration			420 00						420 00
" hôpital I.S.C.. collège Bishop Pinkham			2,115 00						2,115 00
" fabrique de membres artificiels			232 25						232 25
" rééducation, thérapeutique, édifice *Frame*			100 00						100 00
" résidence des gardes-malades			240 00						240 00
" hôpital militaire	1,255 41								1,255 41
" arsenal, milice et défense			1,100 00						1,100 00
" divis. des blessés, magasin des baraq. et dépôt d'approvision. d'hôpital			970 00						970 00
" milice et défense, édifice Central			45 00						45 00
" police militaire et asst. prév. général, registraire comm. d'établ. des soldats		186 00	1,070 00						1,256 00
" garage, 330, 5e avenue ouest			2,150 00						2,150 00
" quartiers généraux et surintendant des hôpitaux militaires			4,502 50						4,502 50
" édifice du *Herald*, chambre 515			105 00						105 00
" édifice *Judge Travis*		711 45	2,695 00						3,406 45
" bureau médical, édifice *Leeson & Linehan*			625 00						625 00
" commandant de la 4e troupe de campagne des ingénieurs			72 00						72 00
" dépôt d'artillerie			500 00						500 00
" division de l'artillerie, édifice *Nicholas Bain*			2,224 99						2,224 99
" registraire du service militaire		3,046 06							3,046 06
Edmonton, contrôleur des vivres		110 00							110 00
" hôpital militaire, Collège	47,641 85								47,641 85
" arsenal Connaught	63 15								63 15
" hôpital et asile pour les convalescents d'Edmonton			40 00						40 00
" hôpital militaire du collège d'Alberta			10,999 92						10,999 92
" division de rééducation, édifice *White*			742 50						742 50
" clinique dentaire, édifice *Teeler*			220 00						220 00
" commission médicale édifice *McLeod* / " divis. de rééducation " "		362 04	1,195 38						1,557 42
" résid. des gardes-malades *Strathcona*			550 00						550 00
" commiss. d'établissement des soldats		786 50							786 50
" hôpital militaire *South*	876 00								876 00
" " " *Strathcona*			20,000 00						20,000 00
" hôpital temporaire	24 91								24 91
Frank, hôpital militaire	3,696 35								3,696 35
" hôpital I.S.C			350 00						350 00
Lethbridge, club des soldats de retour du front, ancien bur. des Terres		10 65							10 65
Wetaskiwin, hôpital militaire	343 95								343 95
Alberta en général, divers édifices		5 45	95 85						101 30

DÉPENSES du ministère chargées aux crédits de guerre—*Suite.*

Désignation des édifices.	Construction et améliorations.	Réparations et ameublements.	Loyers.	Chauffage.	Eclairage.	Eau.	Pouvoir.	Personnel et entretien.	Total.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Colombie-Britannique.									
Balfour, ranch Balfour pour soldats invalides			200 00						200 00
" hôtel du lac Kootenay			2,800 00						2,800 00
" hôpital militaire sanatorium	12,812 83								12,812 83
Esquimalt, dock à charbon (voir sous *Ports et rivières*.									
" hôpital militaire	14,937 68								14,937 68
" collège des cadets de la marine	28,762 45								28,762 45
" baraques temporaires	19,288 53								19,288 53
New-Westminster, résidence des gardes-malades			480 00						480 00
" division de rééducation, I.S.C			175 00						175 00
Revelstoke, station de dispersion, *Opera House*			35 00						35 00
" Milice et Défense			100 00						100 00
" Etabliss. des soldats, dist. mil. n° 11			75 00						75 00
Vancouver, édifice Birks, n° 706			280 00						280 00
" hôpital militaire *Fairmont*	3,459 67								3,459 67
" hôpital général, annexe militaire	16,272 90								16,272 90
" inspecteur de la police fédérale, édifice *Crédit-Foncier*		33 40							33 40
" I.S.C. {division médicale / div. de démobilisation}			2,555 80						2,555 80
" division orthopédique			300 00						300 00
" garage C.A.S.C			525 00						525 00
" 1117 rue Seaton			1,001 00						1,001 00
" écuries			613 90						613 90
" ambulance de campagne n° 18 752 Thurlow			900 00						900 00
" park Hastings, dist. militaire. n° 11			2,400 00						2,400 00
" 901 rue Hastings			200 00						200 00
" {quartiers généraux / police militaire et corps sibérien}			3,191 66						3,191 66
" commission de revision médicale		81 80	259 46						341 26
" bureaux			660 00						660 00
" ancien bureau de poste	2,734 12								2,734 12
" registraire du service militaire		3,361 28							3,361 28
" hôpitaux militaires "Shaughnessy" et "Fairmont"			11,800 00						11,800 00
" hôpital militaire "Shaughnessey"	18,280 97								18,280 97
" comm. d'établissem. des soldats		415 13							415 13

Victoria, contrôleur des vivres		39 35							39 35
" hôpital *Irvin House*			1,119 35						1,119 35
" hôpital militaire	519 27								519 27
" édifice des hôpitaux militaires			60 00						60 00
" bureaux du payeur du district militaire			11,595 00						11,595 00n
" {paie suivant la démobilisation} " {bureaux administratifs I.S.C.}			4,475 00						4,475 00
" magasins médicaux, 719 rue Courtney			200 00			1 76			201 76
" magasins militaires, 721 rue Courtney			137 50						137 50
" camps "Willows"			300 00						300 00
" *Qualicum Beach Inn*	1,318 98		900 00						2,218 98
" " " " garage			50 00						50 00
" hôpital militaire "Resthaven"	1,182 86		3,000 00						4,182 86
" hôpital Victoria numéro 1 "Craigdarrock"		99 82	87 50						187 32
" comm. d'établissement des soldats		1,158 90	200 00						1,358 90
Colombie Britannique en général, édifices divers			385 50						385 50
Service militaire, boni de guerre et vote n° 419 mentionnés sous le titre "Divers"									
Edifices militaires divers, en général	20,137 78	30,107 39	1,139 87					103,454 83	154,839 87
Grand total	7,803,498 06	207,855 60	370,875 05	1,823 96	232 77	3,660 77	1,102 83	103,454 83	8,492,503 87

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada durant l'exercice finissant le 31 mars 1919—*Fin.*

Récapitulation.	Dragage.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Totaux, édifices publics—					
Nouvelle-Ecosse	.....	21,071 73	11,750 68	84,296 07	117,118 48
Ile du Prince-Edouard	.....	3,149 91	4,249 57	15,351 16	22,750 64
Nouveau-Brunswick	.....	9,938 87	7,913 13	75,771 65	93,623 65
Québec	.....	77,275 64	46,971 44	413 413 15	537,660 23
Ottawa, édifices	.....	3,381,780 11	468,827 90	1,143,437 41	4,994,045 42
Ontario (Ottawa non comp.)	.....	342,987 85	34,726 25	334,679 09	712,393 19
Manitoba	.....	43,890 48	9,785 73	120,970 64	174,646 85
Saskatchewan	.....	25,335 57	11,619 66	76,051 87	113,007 10
Alberta	.....	123,829 46	10,781 91	98,227 18	232,838 55
Colombie-Britannique	.....	157,213 60	23,667 82	153,149 49	334,030 91
Territoire du Yukon	.....	.....	.....	38,005 94	38,005 94
Edifices publics en général	.....	13,340 51	.....	83,217 88	96,558 39
Totaux, havres et rivières—					
Nouvelle-Ecosse	48,191 17	92,638 40	70,087 58	2,619 31	213,536 46
Ile du Prince-Edouard	9,177 92	.....	9,279 40	1,667 41	20,124 73
Nouveau-Brunswick	59,142 76	264,368 56	40,830 81	3,096 58	367,438 71
Québec	63,286 50	979,220 18	59,515 13	180,839 98	1,282,861 79
Ontario	244,017 11	419,276 83	95,547 10	92,630 48	851,471 52
Manitoba	7,333 23	828 28	2,752 42	21,508 32	32,422 25
Saskatchewan et Alberta	10,386 03	.....	.....	876 13	11,262 16
Colombie-Britannique	152,342 34	375,050 45	23,166 71	52,755 02	603,314 52
Territoire du Yukon	.....	.....	.....	.....	.....
Havres et rivières en général	.....	7,172 04	.....	385,621 78	392,793 82
Totaux, outillage du dragage	.....	1,422 16	82,201 07	.....	83,623 23
" glissoirs et estacades	.....	244 48	12,090 39	43,833 83	56,168 70
" ponts et chaussées	.....	7,589 23	11,943 91	5,419 07	24,952 21
" lignes télégraphiques	.....	8,902 12	41,274 21	739,707 07	789,883 40
" divers	.....	113,821 39	.....	592,642 34	706,463 73
" crédits de guerre	.....	7,803,498 06	207,855 60	481,150 21	8,492,503 87
Grands totaux des dépenses	593,877 06	14,273,845 91	1,286,838 42	5,240,939 06	21,395,500 45

CONTRATS ADJUGÉS, ACTES DE VENTES ET BAUX.

PAR J. A. CHASSÉ, GREFFIER EN LOI.

ETAT N° 1—Contrats adjugés par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1918 au 31 mars 1919.

Travaux.			Noms des entrepreneurs.	Date du contrat.	Montant.
	EDIFICES PUBLICS.				
	Nouvelle-Ecosse.				$ c.
Dartmouth	Deux (2) casernes, d'un édifice pour le mess et une salle de réception, d'une station de télégraphie sans fil, d'une pompe pour fournir l'eau, d'un égout avec connexion, etc.	Construction de	Bate, McMahon Maritime Co. Ltd	17 déc. 1918	Le coût, plus un percentage.
"	Station de ballons dirigeables, d'hydrophanes, et stations de cerf-volant et de ballons.	Construction de	" " "	13 sept. 1918	" "
Halifax	Manège militaire	Restauration des toits en bois et réparations générales.	Falconer & McDonald, Ltd	22 avril 1918	$19,971 et pour les pannes du nouveau toit en bois mises en œuvre, par pd. m. p. $43.75 et p. les planc. de la couv. du n. t. P.M.P. $67.50.
Lawlor's Island (Halifax)	Travaux nécessaires à l'approvisionnement de l'eau douce à la station de la quarantaine.		Farquhar Bros., Ltd	15 oct. 1918	7,950 00
Melville Island (Halifax).	Edifice de détention	Construction de	M. E. Keefe Construction Co., Ltd	27 août 1918	5,858 00
North Common (Halifax).	Agrandissement de trois bâtisses pour les corps de garde.		Bate, McMahon Maritime Co., Ltd	19 sept. 1918	8,885 81
" "	Caserne temporaire	Construction de	" " "	13 août 1918	169,900 00
North Sydney	Deux casernes et une bâtisse pour le mess pour 400 hommes à la station des hydroplanes.	Construction de	Elbridge M. Dickson	28 nov. 1918	Le coûs, plus un percentage.
"	Stat. pour les bal. dirig. et les hyd.	Construction de	Bate, McMahon Maritime Company, Ltd.	17 déc. 1918	Le coût, plus un percentage.
Rockhead (Halifax).	Hôpital milit. p. les maladies contag.	Construction de	Rhodes, Curry Co., Ltd	21 août 1918	63,000 00 d'après la liste des prix.

ETAT N° 1—Contrats adjugés par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1918 au 31 mars 1919.

Localité	Travaux.		Noms des entrepreneurs.	Date du contrat.	Montant.
					$ c.
	EDIFICES PUBLICS.				
	Ile du Prince-Edouard.				
Charlottetown	Hôpital militaire de convalescents	Pose des fils électriques	W. P. Doull	28 mai 1918	4,453 00
"	" Résidences des gardes-malades	Plomberie et éclairage	J. A. Currie & J. F. Murnaghan	17 oct. 1918	6,400 00
"	" Hôpital militaire, édifi. principal	Appareil de chauffage	Bruce Stewart and Co., Ltd	24 janv. 1919	5,200 00
	Nouveau-Brunswick.				
Fredericton	Hôpital militaire—édifice de la récréation et de l'école des métiers.	Pose des fils électriques	The Vaughan Electric Co., Ltd	8 août 1918	2,475 00
"	Hôpital militaire—édifice de la récréation et de l'école d. métiers.	Appareil de chauffage	D. J. Shea & Son	9 août 1918	5,814 00
"	Hôpital militaire—chemins, nivellement du terrain et démolition de certaines bâtisses, etc.		W. J. Scott and R. Forbes	5 oct. 1918	6,323 00
"	Station expérim., cave p. les légumes	Construction d'une	Alex. Forbes	19 oct. 1918	1,040 00
"	Hôpital militaire—chambre des chaudières, école des métiers	Appareil de désinf. et chang. à la v. bât. du gouv. et a. salles.	W. J. Scott & R. D. Forbes	25 nov. 1918	32,327 50
Partridge Island (St-Jean).	Casernes temporaires	Construction de	McDonald & Farren	10 oct. 1918	28,959 00
St-Jean	Hôpital militaire	Chauffage plomberie	R. E. Fitzgerald	10 août 1918	6,780 00
"	Hôpital militaire du comté, résidence des gardes-malades.	" "	R. E. Fitzgerald	20 sept. 1918	5,940 00
"	Atelier militaire	Construction d'un	J. E. Kane & W. T. Ring	16 oct. 1918	1,855 00
"	Salle à dîner et corps de gardes aux terrains de l'exposition.	Construction de	" "	17 oct. 1918	20,588 00
"	Bâtisse du corps de garde	Allonge de la	" "	5 nov. 1918	2,922 00
"	Hôpital militaire du comté, (édifice de la résidence des médecins).	Chauffage et plomberie	Francis S. Walker	14 nov. 1918	2,650 00
"	Edifice de la banque d'épargnes	Eclairage électrique	The Vaughan Electric Co., Ltd	2 janv. 1919	1,600 00
"	Garage militaire temporaire	Construction d'un	John Flood & Son	9 janv. 1919	6,923 00
	Québec.				
Cove Fields (Québec).	Casernes temporaires	Construction de	Bate, McMahon & Co	20 sept. 1918	$293,620 00 et $1.00 p.v. cube pour le nivellement d. terrain
Cove Fields (Québec).	" "	Système d'égouts et d'aqueduc.	Miles Lonergan	13 janv. 1919	24,500 00

Farnham	Edifice public	Changements et additions	S. P. Saxe	4 mai	1918	5,152 50
"	"	Installation intérieure du bureau de poste.	Succession de feu Jos. Bourque	18 fév.	1919	3,250 00
Grosse Ile, St. de la	Nouvelle bâtisse des chaudières	Construction de la	T. Beaumont & B. R. Boulanger	16 nov.	1918	25,590 00
Hull	(Vieille propriété de Stewart)	Changem. faits à la résidence, aux étables et à la grange.	Jos. Bourque	9 nov.	1918	8,575 00
Lac Edouard (Sanatorium).	Maison à deux logements pour le Sanatorium.	Construction d'une	L. H. Peters, Ltd	10 fév.	1919	6,097 00
Montréal	Bureau de poste central (division des facteurs et des lettres recommandées) Mezzanine.	Fournit. des comptoirs et cloisons	Séraphin Bourassa	25 juin	1918	1,724 00
"	Bureau de poste (rue St-Jacques)	Chauffage à la vapeur	Montreal Light, Heat & Power Consolidated	18 juillet	1918	$1.00 par 1,000 liv. de l'eau condensée et $3 p. mois pour ch. compteur.
Ste-Anne de Bellevue.	Hôpital militaire	Travaux additionnels	E. G. M. Cape & Co., Ltd	3 juin	1918	16,182 00
"	"	Peinturage	Goodwin, Ltd	6 juillet	1918	28,759 00
"	"	Ameublement	Jas. Davidson's Sons & Grant P. Davidson	15 août	1918	11,665 00
"	Résidences des médecins, des gardes-malades, bâtisse du magasin.	Construction des et nivellement des terrains et des chemins, à l'hôpital militaire.	Wm. H. McGillivray	11 sept.	1918	176,908 00
"	Salles des malades sous traitement immédiat, bâtisse du pouvoir élect., buanderie, conduits.	Salles des maladies nerveuses, salles des officiers malades, à l'hôpital militaire.	E. G. M. Cape & Co., Ltd	21 oct.	1918	509,000 00
"	Hôpital militaire	Fourniture des doubles châssis	The J. T. Schell Co	6 déc.	1918	6,849 00
"	"	Transmission du pouvoir électrique pour l'éclairage.	The Artistic Brass Works Co., Ltd	8 janv.	1919	5,354 90
"	Hôpital militaire, garage, chambre mortuaire,	Construction d'un	E. G. M. Cape & Co., Ltd	14 fév.	1919	11,750 00
"	Hôpital militaire, étable	Construction d'une	Quinlan & Robertson	17 fév.	1919	7,913 00
"	" bâtisse pour service spécial.	Construction d'une	"	27 fév.	1919	14,000 00
"	" bât. p. le c. de gard.	Construction d'un	"	6 mars	1919	7,800 00
"	" édifice de récréation.	Construction d'un	"	6 mars	1919	55,600 00
"	" édifice de Physiothérapie.	Construction d'un	Quinlan & Robertson, Ltd	10 mars	1919	68,565 00
St-Jean	Dépôt des provisions p. les milit.	"	Pierre Trahan	8 nov.	1918	13,325 00
Trois-Rivières	Edifice public	Ameublement additionnel	Joseph Bourque	13 mai	1918	700 00
"	"	Installation intérieure	S. Bourassa	28 mai	1917	752 00
*Ste-Anne de Bellevue.	Edifices, (hôpital militaire)	Construction d'	E. G. M. Cape & Co., Ltd	26 oct.	1917	230,000 00

*Cet item a été reçu trop tard pour être inscrit dans le rapport annuel de (1917-1918).

ETAT N° 1—Contrats adjugés par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1918 au 31 mars 1919—*Suite.*

Travaux.			Noms des entrepreneurs.	Date du contrat.	Montant.
	EDIFICES PUBLICS—*Suite.*				
	Ontario.				$ c.
Burlington	Hôpital militaire, édifice pour un gymnase.	Construction d'un	Kennedy Connor	19 fév. 1919	15,700 00
Freeport	Hôpital militaire, pavillon des tuberculeux.	"	Dunker Bros	6 janv. 1919	11,800 00
Kenora	Edifice public	Chauffage et plomberie	Chas. Ratchford	18 sept. 1918	3,585 00
Kingston	(Barriefield) casernes temporaires.	Construction de	Bate, McMahon & Co	20 sept. 1918	310,500.00 et $2 p. pied p. le nivellem. d. terr.
" (Ongwanada).	Hôpital des maladies contagieuses pour les militaires.	"	Wm. Henry Harvey	12 sept. 1918	34,382 00
"	Sanatorium Mowat	Plomberie et chauffage	McKelvey & Birch, Ltd	3 oct. 1918	1,211 00
"	"	Eclairage électrique	Halliday Electric Co	17 oct. 1918	350 25
"	" Pavillon des tuberculeux.	Construction du	Henry Hunter	15 janv. 1919	23,400 00
" (Barriefield)	Casernes temporaires	Système d'égout et d'aqueduc	Elliott Bros	24 janv. 1919	8,965 00
" "	Aqueduc et drainage pour le pavillon n° 2.	Casernes temporaires	Elliott Bros	8 fév. 1919	8,980 00
"	Travaux nécessaires en prolongement du service de l'eau depuis Morton jusqu'à l'hôpital des maladies contagieuses.		Civic Utilities	10 mars 1919	$128 pend. 5 ans.
London	Casernes temporaires	Construction de	Bate, McMahon & Co	20 sept. 1918	304,750 et $2.50 p. v. cube p. le niv. d. terrain.
"	Hôpital militaire—Pavillon "G" service de la salle à dîner.	Construction d'un	Canadian Contractors and Builders, Ltd.	21 oct. 1918	53,900 00
" "	Hôpital militaire, édifice de l'administration et des chirurgiens.	Construction des	Bate, McMahon & Co	24 oct. 1918	102,494 00
"	Hôpital militaire, égout principal.	"	The John Hayman & Sons Co., Ltd	31 oct. 1918	10,945 00
"	Hôpital militaire—voie d'évitem. raccordé avec la London & Port Stanley Ry. Co.	"	The London Ry. Co.	19 nov. 1918	Le coût réel de l'ouvrage plus 10 p.c. (durant le bon plaisir.)
"	Hôpital militaire. Salles des malades sous traitement immédiat, salles des convalescents.	"	A. B. Coleman	27 nov. 1918	465,000 00
"	Hôpital militaire. Hangar pour voitures et magasin combinés.	"	"	4 déc. 1918	7,970 00

London, (Carling Heights).	Caserne temporaire, égout et aqueduc.		Bate, McMahon & Co.	8 janvier 1919	20,528 00
"	Hôpital militaire, usine du pouvoir.	Construction de l'	A. S. Ponsford, Ltd.	3 janvier 1919	209,400 00
Ontario	Bureau de poste généralement	Fourniture et livraison de 20 casiers n° 1267 pour documents.	The Interior Hardwood Co., Ltd	4 juin 1918	240 00
"	" "	Fourniture de 20 casiers n° 1265 pour étiquettes.	The Burton & Baldwin Mfg. Co., Ltd	4 juin 1918	248 00
"	" "	Fourniture de 50 classeurs n° 1264 pour le tri des lettres.	R. A Sproule	4 juin 1918	1,600 00
"	" "	Fourniture de 6 casiers à étiquettes.	The Burton & Baldwin Mfg. Co., Ltd	5 juillet 1918	228 00
Ottawa	Edifice du Parlement	Fourniture des fils et câbles électriques pour la restauration de l'.	Ahearn & Soper, Ltd	17 avril 1918	21,500 00
"	Edifices publics	Fourniture de 200 évantails élect.	" "	18 avril 1918	5,123 40
"	Edifices du gouv. du Dominion	Fournit. de 500 cordes de bois dur.	Barret Bros.	18 avril 1918	
"	Edifice du Parlement	Fourniture des marbes p. l. corrid.	Ontario Marbles Ltd	23 avril 1918	85,781 00
"	Edifices publics du Dominion	Fourniture de lampes tungsten	The Perkins Electric Co	6 mai 1918	3,501 00
"	Edifice du Parlement	Fourniture des cadres et châssis couverts en bronze.	McFarlane-Douglas Co., Ltd	7 mai 1918	32,500 00
"	"	Fourn. de tableaux et distribution de commutateurs et de transf.	Ahearn & Soper Ltd	7 mai 1918	39,414 00
"	"	Conduits *exceladuct* et appliques	Canadian General Electric Co	7 mai 1918	5,152 50
"	(Milice et Défence) division de l'auditeur.	Casiers verticaux pour documents.	The Steel Equipment Co., Ltd	11 mai 1918	1,144 00
"	Nouvel édifice des bureaux du gouvernement.	Ouvrage en acier de structure	Dominion Bridge Co., Ltd	15 mai 1918	334,650 et prix d'unité par livre d'acier mis en œuvre $6.90 et p. d'un. par l. d. fonte mise en œuvre $8.00
"	Edifices publics	Fourniture de la glace par 100 liv.	Geo. E. Kingsbury	21 mai 1918	0 22½
"	Edifices publics du Dominion	Fourniture de 500 cordes de bois mélangé.	Barrett Bros.	23 mai 1918	5,465 00
"	" "	Fourniture de 1,000 cordes de bois dur.	"	23 mai 1918	12,430 00
"	" "	Fourniture de 1,500 cordes de bois mélangé.	J. A. Barrett	23 mai 1918	14,250 00
"	Edifices du gouvernement et Ferme expérimentale.	Fourn. de 200 cordes de bois de moulin.	F. W. Argue	6 juin 1918	($7.00 par corde) 1,400 00
"	" "	Fourniture de 50 cordes de bois mou.	"	6 juin 1918	($8.50 par corde) 425 00
"	Edifice du Parlement	Fourniture d'une cheminée Custodis, appareil de chauffage central.	Douglas Milligan Co., Ltd	5 juillet 1918	8,400 00

ETAT N° 1—Contrats adjugés par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1918 au 31 mars 1919—*Suite.*

Travaux.			Nom des entrepreneurs.	Date du contrat.	Montant.
	EDIFICE PUBLIC—*Suite.*				
	Ontario.				$ c.
Ottawa	Commission du bureau des pensions au Canada.	Fourniture, 53 classeurs pour documents.	Office Specialty Mfg. Co., Ltd	9 juillet 1918	2,491 00
"	Edifices publics	Fourniture de 500 classeurs par sec. n° 14CV et 50 p. d'extrém. S2166.	The Steel Equipment Co., Ltd	9 juillet 1918	20,900 00
"	"	Fourniture de 250 classeurs par sec. et 25 paires d'extrémités S2184.	Office Specialty Mfg. Co., Ltd	9 juillet 1918	11,947 50
"	" et ferme expérimentale.	Livraison de charbon provenant des mines.	Independent Coal Co., Ltd	28 octobre 1918	$1.20 par tons et $1.40 p. ton. si le char. d. être déchargé des ch. d. l. soutes et ensuite mis d. les tomber. p. être enlevé.
"	Edifice du magasin	Construction d'un	Doran & Devlin	15 nov. 1918	14,483 00
"	Edifice du Parlement	Porte de la cage des ascenseurs	Canadian General Electric Co., Ltd	16 nov. 1918	51,000 00
"	Ferme expérimentale	Const. d'un édifice p. l. lég. l. grains de sem. et les instruments arat.	R. Taylor & J. Lackey	28 janv. 1919	9,950 00
*Port Colborne	Edifice public	Changements et additions au bureau de poste.	The J. T. Schell Co	13 sept. 1918	1,500 00
*Prescott	"	Changements à l'aménagement du bureau de poste.	W. J. Hoy	12 nov. 1918	1,050 25
Toronto	Hôpital militaire orthopédique	Couverture et ouv. en mét. laminé.	H. Matthews, Ltd	15 mai 1918	4,163 00
"	Garage militaire	Construction d'un	Wm. Williamson	15 août 1918	13,405 00
"	Hôpital militaire orthopédique	Chauffage et plomberie	Purdy, Mansell Ltd	21 août 1918	79,044 00
"	" "	Eclairage électrique	Harris & Marson Electric Co	21 août 1918	19,219 00
"	" "	Réparations de l'ascenseur	Otis-Fensom Elevator Co., Ltd	27 août 1918	3,100 00
" (Rosedale).	Casernes temporaires	Construction de	Allan C. Ross & Jos. F. Meagher	30 sept. 1918	327,020.70 et $1.35 p. v. c. p. le nivellement du terrain.
Toronto	Bureau de l'inspecteur des taxes	Installation intérieure	Cameron & Campbell	5 nov. 1918	675 00
"	Cuisine (hôpital militaire orthopédique).	Construction d'une	The Jackson-Lewis Co., Ltd	18 nov. 1918	56,000 00
"	Bâtisse neuve pour les chaudières (hôpital militaire orthopédique).	Construction d'une	Russell-Navin Construction Co	19 nov. 1918	78,243 00

*Ces item ont été reçus trop tard pour être insérés dans le rapport annuel de l'année dernière.

Toronto	Garage militaire	Eclairage électrique	James Devonshire Ltd	4 déc. 1918	478 50
"	Hôpital militaire orthopédique (rue Christie).	Lattage et plâtrage	A. D. Grant	30 déc. 1918	15,985 00
"	Caserne de Rosedale	Service de l'eau et de drainage	The Connolly-Agnew Construction Co., Ltd	6 janv. 1919	Prix d'unité.
"	"	Transmission du courant et du pouvoir électrique.	James Devonshire Ltd	13 janv. 1919	2,175 00
"	Edifices de la résidence des médecins, des dortoirs des gardes-malades, des infirm. et du magasin.		The Jackson-Lewis Co., Ltd	16 janv. 1919	181,000 00
"	Entrepôt de vérificat. d. douanes	Edifice temporaire pour emmasin.	Dickie Construction Co., Ltd	7 janv. 1919	15,293 00
"	Hôpital militaire	Peinturage et parachèvement des édifices principaux.	James Phinnemore	21 janv. 1919	19,998 00
"	Hôpital militaire orthopédique (salle de récréation).	Construction d'une	Dickie Construction Co., Ltd	27 janv. 1919	28,931 00
"	Hôpital militaire des officiers	Construction d'un	Dickie Construction Co., Ltd	27 janv. 1919	58,112 75
"	Transmission des pouvoirs élect. à l'hôpital militaire orthopédique.		James Devonshire Ltd	31 janv. 1919	2,500 00
"	Hôpital militaire orthopédique, fabrique d. membres artificiels.	Construction d'un	Wm. Williamson	20 fév. 1919	41,481 00
	Manitoba.				
Winnipeg	Edifices des salles des maladies nerveuses, salles d. longs traitem. immédiats, salles des traitem. imméd. et murs de fondat. avec piliers en béton dans les parties internes de tous les édifices.		Carter-Halls-Hedinger Co., Ltd	4 janv. 1919	346,389 00
"	Hôpital militaire	Construction d'un	R. N.. Wyatt	24 fév. 1919	4,765 00
	Alberta.				
Calgary	Edifice de détention	Construction d'un	W. H. Cawston	6 nov. 1918	3,100 00
Coutts	Deux (2) cottages pour les bureaux d'immigration.	Construction de	S. Stanford	17 fév. 1919	3,790 00
Edmonton	Hôpital des convalescents	Chauffage et plomberie	J. A. Lockerbie Ltd	21 oct. 1918	5,634 80
Grande Prairie	Edifice public	Construction d'un	Norman Cuthbertson	9 déc. 1918	6,270 00
	Saskatchewan.				
Saskatoon	Bureau de poste	Armoire montante actionnée par l'électricité en avant du bur. dép.	Lemery-Dennision Electric Ltd	11 oct. 1918	1,000 00
Sutherland	Aqueduc à partir de la ville jusqu'à la pépinière.		R. B. McLeod and R. Jarrand	17 sept. 1918	Prix d'unité.
	Colombie-Britannique.				
Balfour	Hôpital militaire des convalescents	Construction d'un	T. E. Watters & Co	28 mai 1918	6,005 00
Esquimalt	Bâtisse de 18 cellules adjacente aux casernes de détention.	Construction d'une	Knott & Jones	15 août 1918	6,490 00

ETAT N° 1—Contrats adjugés par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1918 au 31 mars 1919—*Fin.*

Travaux.	Noms des entrepreneurs.	Date du contrat.	Montant.
ÉDIFICES PUBLICS—*Suite.*			
Colombie-Britannique.			$ c.
Esquimalt.......(Chantier de construction navale).Installation d'une bâtisse pour les cadets.	Knott & Jones..............................	3 sept. 1918..	13,000 00
" ....(Chantier de construction navale).Appareil de chauffage pour les cadets du collège naval.	Vancouver Island Marine Plumbing & Heating Co.	7 oct. 1918...	20,574 00
William-Head....Trois (3) édifices pour un hôpital à la station de quarantaine.Construction de..................	Robertson & Partners Ltd.	28 mai 1918 ..	9,295 00
" ....Station de la quarantaine.........Pièces de fonte spéciales pour l'aqueduc.	Canada Iron Foundries Ltd................	29 juillet 1918.	$2.20 par tonne pour les tuyaux spéciaux à collets et $1.70 par tonne pour des tuyaux à emboîtement.
" .... " ....Fourniture et livraison de toutes les pièces de fonte requises pour l'aqueduc.	National Iron Corporation Ltd.............	29 juillet 1918.	$7.50 par tonne de tuyaux de fonte fournis et livrés.
" .... " ....Fourniture et livraison de barres de plomb en rapport avec l'aqueduc.	North West Supplies Ltd...................	1er août 1918..	$1.45 par tonne livrée.

Travaux.			Noms des entrepreneurs.	Date du contrat.	Montant.
Havres et Rivières.					
Nouvelle-Ecosse.					$ c.
Battery Point	Brise-lames sud	Prolongement du	W. H. Anderson	11 sept. 1918	3,450 00
Chimney Corner	Quai	Construction d'un	Thos. D. Morrison	26 août 1918	5,700 00
Cow Bay (Port Morien).	Brise-lames	Réparations au	Dan. McKenzie	6 août 1918	7,996 00
Fourchu	Dragage	Quai du gouvernement, classe "B" par verge cube.	Atlantic Dredging Co., Ltd	14 nov. 1918	0·60
Halifax	Mur de soutènement	Reconstruction du, et dragage	The Standard Construction Co., Ltd	3 fév. 1919	Prix d'unité
Inverness	Brise-lames	Prolongement et dragage du chenal	Raid & Archibald	27 août 1918	"
Lower Kingsburg	" cale et hangar pour bateaux	Construction d'un	Donald Sutherland	7 déc. 1918	"
Margaree	"	"	Maurice A. Condon	7 juin 1918	12,690 00
McKay's Point	"	"	Alex. Gillis	29 août 1918	3,740 00
Meteghan	Quai	Renouvellement et réparations	A. Girroir & W. F. MacKinnon	4 sept. 1918	3,950 00
Nouveau-Brunswick.					
Back Bay	Quai public	Renouvellement et réparations	W. A. Munro	11 mars 1919	Prix d'unité
Shediac	Quai	Réparations au	Ouvrage fait à la journée	19 août 1918	1,400 00
Rivière Miramichi (nord-ouest. (Lawlor's shore).	Dragage	Classe "B" par verge cube	Peter England	4 sept. 1918	0 44
St-Jean (Baie Courtnay).	Travaux du havre	Achèvement des, et prolongement de 2,500 pieds au brise-lames, dragage du chenal et du bassin.	The St. John Dry Dock and Shipbuilding Co. Ltd.	11 juillet 1918	Liste des prix.
St-Jean (Ouest)	Quai n° 7 du havre	Réparation et lest additionnel	E. Kane & T. W. Ring	28 août 1918	"
Tynemouth Creek	Brise-lames ouest	Reconstruction de l'aile sud	J. Stewart Parker	21 janv. 1919	"
Québec.					
Laprairie	Ouvrages de protection pour améliorer la digue de protection		N. Poupart & Alph. Duranceau	14 sept. 1918	"
Matapédia	Pont interprovincial, (rivière Restigouche).	Enlèvement du tablier	J. C. McLean & J. A. Reid	3 déc. 1918	4,997 00
Ste-Anne de Chicoutimi.	Ponton flottant	Construction d'un	Jos. Bouchard	19 nov. 1918	Liste des prix.
Riv. St-Maurice	Dragage	Classe "A" par verge cube	The Laurin & Leitch Engineering & Construction Company Ltd.	27 juillet 1918	4 00
		Classe "B" "			0 18½

ETAT N° 1—Contrats adjugés par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1918 au 31 mars 1919.

Travaux.	Noms des entrepreneurs.	Date du contrat.	Montant.
HAVRES ET RIVIÈRES—*Suite.* *Ontario.*			$ c.
Bayfield.........Quai sud.........Démolition du.........	Weston Bros.........	3 sept. 1918	Liste des prix.
Belleville........(Entrepôt sur le quai).........Améliorations et répar. générales..	Lucius E. Allen.........	2 oct. 1918	"
Burlington Chan-nel. Quai.........Réparations au.........	J. W. McAllister & J. Taylor.........	22 août 1918	"
Cobourg.........Quai Langevin.........Réparations au.........	R. Brewder.........	18 juillet 1918	"
Cobourg.........Quai de l'Est.........Réparations au.........	R. Brewder & M. H. Lynn.........	7 sept. 1918	"
Fort William.....Quai en pilotis (quai à charbon du C.N.R.) du côté nord de la rivière Kaministiquia et en bas du bassin de rivage de West Fort. Démolition du.........	Stuart Mackenzie.........	2 juillet 1918	$3 p. corde de 128 pds c. p. tout le bois de la superstructure et 0.10 par p. lin, d. palplanches d. l. palée, etc.
Kingston.........Fourniture du pouvoir électrique pour actionner le pont à bascule.....	The Public Utilities Commission of City of Kingston.	29 avril 1918	0·03 p. l. 1ères 50 hrs, av. l'usage d. l. ch. de connexion ou maximum de dem. 0.02 p. l. 2e 50 hrs av. l'usage d. l. charge de conn. ou maxim. de demande—et 0.15 p. tout excédant pl. 1.33 par m. par h. p. avec la charge de connexion dep. le 15 mars au 15 décemb.
Point Edward....Dragage de toute obstruction dans le lit de la rivière Ste-Clair, Ont.	The Chick Contracting Co., Ltd.........	24 fév. 1919	Liste des prix...
Port Arthur......Dragage additionnel de 3,677 vgs c. de déblais—Classe "A" par v. cube Classe "B" "	W. E. Phin.........	12 sept. 1918	2 00 0 13
Port Burwell.....Quai.........Réparations au.........	F. E. Tifft.........	3 oct. 1918	Prix d'unité.
Toronto (havre)..Mur en parapet, brise-lames, chenal des vaisseaux, bassin de virage et mur de soutènement. Construction de.........	Roger Miller & Sons, Ltd.........	10 mars 1919	Basé sur le coût plus $7\frac{1}{2}$ p. cent.

	Manitoba.					
Petite rivière Pembina	Barrage, piliers de pont, canal de détournement de la rivière dans le lac Pélican, Man.	Construction d'un	Buchanan & Co	7 oct.	1918	Prix d'unité.
	Colombie-Britannique.					
Esquimalt	Quai à charbon	Construction d'un	Palmer Bros	4 sept.	1918	45,157 00
"	Quai du chantier naval	" "	James McDonald & Abraham Watson	1 mars	1919	Prix d'unité.
False Creek	Déch. de déb. et dragage des mêmes déb. sur les étendues non réclam.		Pacific Construction Co., Ltd	18 sept.	1918	
Hardy Bay (Comox).	Débarcadère flottant	Construction d'un	A. W. Watson & J. McDonald	24 oct.	1918	2,136 00
Steveston (rivière Fraser).	Ouvrages de protection à la jetée actuelle.	Construction d'	J. P. Hodgson & F. T. Ring	28 nov.	1918	Prix d'unité.
Tofino	Quai du gouvernement	Réparations au	Watson & McDonald	15 nov.	1918	"
Vancouver	"	Installation d'un système d'arrosage automatique dans les deux hangars en bois pour le fret.	Canadian General Fire Extinguisher Co., Ltd.	27 sept.	1918	32,853 45
Victoria	Hangar en bois sur le quai, n° 3, voie ferrée, etc., etc.	Construction d'un	R. Moncrieff	7 sept.	1918	76,495 00
Victoria	Quai du gouvernement	Réparations au	Watson & McDonald	28 oct.	1918	Prix d'unité.
"	Cale mobile et modifications des défenses du quai n° 3.		R. Moncrieff	13 fév.	1919	3,500 00
	Vaisseaux, dragues et outillage.					
Réparations et mise de la *Dérocheuse n° 1* dans le bassin de radoub			Yarrows Ltd	24 avril	1918	1,210 00
Fourniture de 700 tonnes de charbon à vapeur en gros morceaux et de charbon à vapeur "tel que tiré de la mine" pour les dragues du ministère à Montréal, P.Q., en 1918-1919, par tonne.			Geo. Hall Coal Co. of Canada, Ltd	18 juin	1918	8.65 par tonne. 8.50 par tonne.
Démontage et réparations de la drague *n° 3 Fruhling*			B.C. Marine Ltd	19 mars	1919	7,390 00
	Service télégraphique de l'état.					
Fourniture et livraison de 30,000 livres de fil de fer galvanisé pour Nelson C.-B. et 5,000 livres pour Québec,			The Steel Co. of Canada, Ltd	6 mai	1918	2,885 50

ETAT N° 2—Etat des propriétés achetées ou vendues par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1918 au 31 mars 1919.

Date de l'achat ou du transport.	Vendeurs.	Acheteurs.	Description de la propriété.	A quelle fin.	Superficie.	Prix.
1918.						$ c.
3 avril	John King	Sa Majesté	Abandon de toutes réclamations au sujet de la remise de ½ ouest du lot n° 12, du côté sud de la rue Queen, Ottawa, Ont.	Nouvel édifice des bureaux du gouvernement.	....	30 00
3 "	Lucien Trudel	"	Abandon de toutes réclamations pour dommages par l'inondation du lot n° 31 rg. V, canton Latulippe, Timiskaming, P.Q.	Barrage du lac des Quinze.	30·65 acres	392 00
9 "	Anna M. Andrews et T. J. Peria	" "	Abandon de toutes réclamations pour dommages par l'inondation du lot n° 8, 5ème con., canton Harris, Timiskaming, Ont.	Réservoir du barrage de Timiskaming.	....	477 50
16 "	Sa Majesté	Cité de Winnipeg.	Octroi des parties des lots n°s 7 et 58, paroisse St-Jacques, Winnipeg, Man.	....	1,679 pds carrés.	815 15
1er mai	J. J. Calvert	Sa Majesté	Certificat de propriété de la moitié sud du lot n° 4, conc. VI, canton Dymond, Timiskaming, Ont.	Reservoir du barrage de Timiskaming.	1·75 acre	25 00
14 "	Commissaires du havre de Vancouver.	"	Transport de deux lopins d'un terrain de 2 acres formant une partie de la rue Granville, False Creek, C.-B.	Ministères des Travaux publics et de la Marine et des Pêcheries.	....	....
27 "	Thomas Hamilton et Joe Jim Nom.	"	Remise du loyer et abandon de tout. réclam. etc. causées p. la non occup. des propriétés n°s 58 56, rue O'Connor, Ottawa, Ont.	Nouvel édifice des bureaux du gouvernement.	....	500 00
4 juin	L'Université du Manitoba.	"	Vente de la ½ nord-est de la section 6 du canton IV, rg XV, petite riv. Pembina, Man.	Amélioration de la navigation.	3·26 acres	10 00
5 "	Conseil Exécutif de la province du Nouv.-Brunswick.	"	Transfert du quai, du site du quai et des abords, Back Bay, N.-B.	Fins publiques	....	Transfert gratuit.
7 "	Bruno Perreault	"	Acte de servitude *re* lot n° 53 rg IV, canton Guigues, Timiskaming, P.-Q.	Barrage du réservoir de Timiskaming.	45·37 acres	45·37
14 "	Ovide Cadieux	"	Abandon de toutes réclamations pour dommages causés par l'inondation du lot n° 36, rg 2, canton Guigues, Timiskaming, P.Q.	....	....	275 96
14 "	Con. McGuire	"	Abandon de toutes réclamations pour dommages subis en rapport avec la construction du brise-lames, North-Bay, Ont.	....	....	641 34
21 "	Quebec Ry., Light, Heat & Power Co., Ltd.	"	Vente d'une partie du lot du cadastre n° 57 (lot riverain) Sault Montmorency, P.Q.	Mur de revêtement	10,619 pds carrés	1,545 00
24 "	Certificat du titre	....	Certificat du titre *re* 21,100 acres du lot n° 1 du lot n° 398 groupe 1, Nakusp, C.-B.	Place d'amarrage pour les dragues.	....	....

28 juin	Certificat du titre		Certificat du titre *re* la ½ sud-ouest de la sec. 5, canton IV, R XV, Petite rivière Pembina, Man., et une partie de la ½ nord-ouest de la sect. 32, canton 3, rg XV, Petite rivière Pembina, Man.	Détournement de la riv. dans le lac Pélican.	5,211 acres	
				" "	2,135 "	
29 "	Sa Majesté	Levis County Railway.	Permission de construire un "Y" pour les chars électriques sur le chemin conduisant au bassin de radoub Lorne, à Lauzon, P.Q.	Durant le bon plaisir du gouvernement.		1.00 par année.
2 juillet	William Martin Leacy	Sa Majesté	Abandon de toutes réclamations et demandes concernant les améliorations au quai de Tunnel Bay, Brockville.			1,219 63
8 "	Joshua Fletcher et succession de A. S. McLean.	"	Vente des lots nos 1 et 2, propriété 4, Grande Prairie City, Alta.	Bureau des terres fédérales.		1,000 00
12 "	Janet Thompson ès qual	"	Vente d'une partie du ¼ sud-est de la sect. 6, canton IV, R XV, à l'ouest du méridien, Petite Rivière Pembina, Man.	Détournement de la riv.		367 80
13 "	Sa Majesté	J. W. Hennessy Incorporé.	Vente du chaland n° 33, Trav. publ. du Canada			11,200 00
13 "	"	" "	" ns 32, " "			11,200 00
13 "	"	" "	Vente de la drague no 114 " "			11,200 00
13 "	"	" "	Vente du rem. "St. Paul" " "			11,200 00
13 "	"	W. J. Hennessy Incorporé.	Vendu du chaland no 50, Travaux publics du Canada.			11,200 00
13 "	Certificat du titre		Certificat du titre *re* partie des lots riverains 68 et 69, paroisse de St-Clément, Selkirk, Man.	Flotte de dragues	7,124 acres	
16 "	Le bureau des gouverneurs du collège St. Andrews.	Sa Majesté	Vente d'une propriété à North Rosedale, Toronto, Ont.	Site pour hôpital milit.		500,000 00
19 "	Jos. Trépanier	"	Abandon de toutes réclamations pour dommages par l'inondation des lots nos 54 et 55, rg. 1, canton Duhamel, P.Q.	Réserv. de Timiskaming	277·50 acres	35 00
19 "	Ministère de l'Intérieur	Ministère des Trav. publics.	Transfert d'un petit lopin de terre à la Station House River, Alta.	Station de télégraphe	0·85 acre	transf. gratuit
22 "	David Irving	Sa Majesté	Abandon de toutes réclamations, etc., *re* remise du loyer en rapport avec la propriété et dépendanc., rue O'Connor, Ottawa, Ont.	Nouvel édifice des bureaux du gouvernement		407 00
30 "	H. Friedman	"	Abandon de toutes réclamations, etc., *re* remise du loyer de la bâtisse et des dépend., no 170 rue Queen, Ottawa, Ont.	" "		50 00
30 "	Hum Young	"	Abandon de toutes réclamations, etc., *re* remise du loyer des propriétés sur les lots nos 12 et 13, côté nord de la rue Albert, Ottawa, Ont.	" "		1,625 00
31 "	Minist. des Trav. publics	Northern Fish Company.	Vente du remorqueur "Carberry"			2,000 00
5 août	Achille Verhelst	Sa Majesté	Abandon de toutes réclamations pour dommages causés par l'inondation du lot no 27, rg 2, canton Fabre, P.Q	Réservoir du barrage de Timiskaming.		1,500 00

ETAT N° 2—Etat des propriétés achetées ou vendues par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1918 au 31 mars 1919—*Suite.*

Date de l'achat ou du transport.	Vendeurs.	Acheteurs.	Description de la propriété.	A quelle fin.	Superficie.	Prix.
1918						$ c.
9 août	Sa Majesté	Commissaires du havre, Toronto.	Quittance *re* lot riverain "A", Toronto, Ont.		52·93 acres	
9 "	Magloire Larivée	Sa Majesté	Vente d'une partie d'un lopin du lot n° 5 du cadastre au village de Lauzon, P.Q.	Site du bassin de radoub à Lévis.	398,000 pds car.	43,468 74
12 "	Avis d'expropriation		Expropriation de terrain sur le côté est du Passage sud-est d. le havre d'Halifax, N.-E.	Station d'hydro-planes	16·31 acres	
12 "	" "		" "	" " (passage de l'est).	3·50 "	
12 "	" "		" "	Station d'hydroplanes, (passage de l'est).	19·5 "	
12 "	Janet Ethelinda Roelofson.	Sa Majesté	Octroi d'un droit de passage sur une partie de la section 82, Esquimalt, C.-B.	Aqueduc pour la quarantaine à William-Head, C.-B.	0·1 acre	75 00
14 "	Avis d'expropriation		Expropriation de la propriété de l'hôtel Brant, village de Burlington, Ont.	Fins militaires		
20 "	Geo. Thibault	Sa Majesté	Abandon de toutes réclamations pour dommages causés au moulin à scie, canton Latulippe, Timiskaming, P.Q.	Réservoir du barrage au lac des Quinze.	1·05 acres	970 00
22 "	Avis d'expropriation		Expropriation d'un terrain faisant partie des lots nos 1, 2, 3 et 4 dans la propriété 17, con. 2, d. la baie, canton de York, Toronto, Ont.	Hôpital militaire	27·9 "	
3 sept.	" "		Expropriation de terrain à Upper North Sydney, N.-E.	Station de dirigeables	5·82 acres	
3 "	" "		" " " "	"	12·3 "	
3 "	" "		" " " "	"	16·7 "	
3 "	" "		" " " "	"	5·64 "	
3 "	" "		" " " "	"	15·2 "	
3 "	" "		" " à North Sydney, N.-E.	Station d'hydroplanes	14,000 pds car.	
3 "	" "		" " " "	"	56,260 "	
3 "	" "		" " " "	"	18·7 acres	
3 "	" "		" " " "	"	132,000 pds car.	
11 "	Certificat du titre		Certificat du titre *re* ¼ nord-est de la sec. 22, canton 20, rg 21, 2me méridien, province de Saskatchewan.	Barrage Craven	50 acres	
21 "	" de propriété		Abandon de toutes réclamations pour dommages causés au lot n° 7, côté sud de la rue Sharpe, New Liskeard, Ont.	Réservoir du barrage Timiskaming.		
28 "	Corporation du canton Westminster.	Sa Majesté	Permission de construire et de tenir couvert un égout ou drain le long de la base de la rue High, de là jusqu'à la rue Chester, London, Ont.	Egout de l'hôpital militaire.		

2 oct.	Avis d'expropriation		Expropriation des parties des lots nos 47, 48, 49, canton de Fabre, Timiskaming, Qué.	Réservoir du barrage Timiskaming	0·08 acre	
5 "	John Mossman et ux	Sa Majesté	Vente d'un lopin de terrain à Lower Kingsburg, N.-E.	Cale et brise-lames	0·03 acre	20 00
5 "	James Mosher et ux	"	Vente d'un lopin de terrain à Lower Kingsburg, N.-E.	" "	0·13 acre	50 00
11 "	Avis d'expropriation		Expropriation d'un terrain faisant partie du lot nº 22, propr. 1, lopin 1, Burlington, Ont.	Fins militaires		
12 "	" "		Expropriation des lots nos 19 et 20, rg 1, canton de Gaboury, comté Pontiac, Qué.	Réservoir du barrage du lac des Quinze	Lopin nº 1 3·85 acres. Lopin nº 2, 8·52 acres. Lopin nº 3, 8·63 acres.	
15 "	" "		Expropriation des lots nos 5 à 10, les deux inclusivement, propriété 372, Regina, Sask.	Milice et Défense		
1er nov.	Avis d'abandon		Abandon d'une partie de terrain formant partie du lot nº 560, rivière St-Charles, Qué.		1,418,310 pd. car.	
13 "	Certificat de propriété		Certificat de propriété *re* lot "A", propriété 2, plan M-11, rue Sharpe, New-Liskeard, Ont.	Réservoir du barrage Timiskaming.		350 00
19 "	Commission du London R'y. pour le London & Port Stanley R'y.	Sa Majesté	Contrat *re* construction d'une voie d'évitement raccordant la voie ferrée London and Port Stanley Railway. (London, Ont).	Hôpital militaire à London.		Coût réel de l'ouvr. plus 10% (durant le bon plais.)
22 "	Sa Majesté	Riordan Pulp and Paper Company, Limited.	Echange d'une partie du lot nº 24 pour un terrain de superficie égale dans le canton de Gendreau, Qué.			
5 déc.	W. S. Gibson	Sa Majesté	Abandon d'une réclamation *re* lopin de terrain comprenant une partie du lot nº 23, 1ère concanton de Westminster, Ont.	Hôpital militaire à London, Ont.	7 acres	1,000 00
12 "	Joseph Houle	"	Abandon de toutes réclamations pour dommages causés aux lots nos 19 et 20, rg. 1, canton Gaboury, Qué.	Réservoir et vannes du barrage du lac.		207 75
18 "	Daniel MacDonald	"	Vente d'un terrain sur le côté est du Passage sud-est du havre de Halifax, N.-E.	Station de ballons dirigeables.	18·46 acres	8,407 00
1919. 7 janv.	Avis d'expropriation		Expropriation de deux morceaux de terrain (l'un le long du rivage et l'autre à partir du rivage) sur un chemin privé pour se rendre au chemin public, Chimney Corner, N.-E.	Quai et chemin	2·97 acres	
30 "	Ecole des sourds et muets au Nouveau-Brunswick	Sa Majesté	Vente de terrain connu sous le nom "Ecole des sourds et muets, Nouveau-Brunswick", paroisse de Lancaster, N.-B.	Fins publiques		20,000 00

ETAT N° 2—Etat des propriétés achetées ou vendues par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1918 au 31 mars 1919—*Fin.*

Date de l'achat ou du transport.	Vendeurs.	Acheteurs.	Description de la propriété.	A quelle fin.	Superficie.	Prix.
1919.						$ c.
3 fév.	Gillies Bros., Limited	Sa Majesté	Abandon de toutes réclam., passées, présentes et futures pour dommages causés ou à être causés aux lots n°s 23, 24, 25, et 26 rg 7, canton Baby, Timiskaming, Qué.	Réservoir du barrage Timiskaming.	45·41 acres	5,000 00
			et aux n°s 22, 23, 24 et 25, rg 7, canton Laverlockere, Qué.	" "	6·73 "	
			et aux n°s 1, et 2 rg 8, canton Latulippe, Timiskaming, Qué.	" "	34·31 "	
8 "	James Daniels	"	Octroi d'un droit de passage pour placer et enfouir dans la terre du lot n° 3, district de Metchosin, île de Vancouver, C.-B., un tuyau à l'eau pour la station de quarantaine, William Head, C.-B.	Aqueduc à la station de quarantaine de William Head, C.-B.	0·37 acre	400 00
12 "	Avis d'expropriation		Expropriat. d'un lopin de terrain avec propriété dans la sect. 82, district de Metchosin., île de Vancouver, C.-B.	Station de quarantaine, William Head, C.-B.	0·05 acre	
18 "	Chemin de fer Pacifique-Canadien.	Sa Majesté	Contrat pour fournir le pouvoir électrique au moyen de deux fils entre Vancouver et Squamish et Vancouver et rivière Campbell, C.-B.	Fins publiques	Pour 1 an et ensuite jusqu'à cessation du marché.	$65.00 par année.
18 "	Sa Majesté	Ch. de fer Pacifiq.-Canadien.	Octroi spécial des lots n°s 46, 47 et 48, paroisse de Saint-Jean (Winnipeg), Man.			
25 "	Avis d'expropriation		Expropriat. de terrain comp. une partie de la propriété n° 2, rue Melita, Toronto, Ont.	Hôpital militaire orthopédique.		
25 "	" "		" " "	" "		
3 mars	" "		Exprop. des intérêts de loyer (à compter du 3 mars '19) d'une partie du lot n° 13, 3e con., canton Clinton, comté de Lincoln, Ont.	Hôpital militaire temporaire.	45 acres	
3 "	" "		" " "	" "	6 acres	
3 "	" "		Exprop. des intérêts du loyer (à compter du 3 mars '19) d'une partie du lot n° 14, 4e con., canton Clinton, comté de Lincoln, Ont.	" "	6 acres	
3 "	" "		" " "	" "	53 acres	

10 mars	Odilon Gingras	Sa Majesté "	Abandon de t. réclamations pour dommages passés, présent et futurs causés ou devant être causés à des parties du lot nº 24, rg 8, canton Latulippe, P.Q.	Barrage et vannes au Lac des Quinze.		116 25
12 "	The Trust & Loan Co. of Canada.		Consentement de servitude à perpétuité sur le lot nº 46, rg 4, canton Guigues, P.Q.	" "		53 42
25 "	Avis d'abandonnement		Abandonnement d'un lopin de terre à Upper North Sydney, N.-E.		12·3 acres	
25 "	" "		" " " "		5·64 "	
25 "	" "		" " " "		16·7 "	
25 "	" "	Sa Majesté	" " " "		15·2 "	
25 "	" "		" " " "		5·82 "	
28 "	Ella Giles		Vente de terrain, formant les sections nos 186, 187 et 188, Portsmouth, Ont.	Hôpital d'observation.	23 acres, 2 chaîn. et 33 perches.	15,000

Les item suivants ont été reçus trop tard pour être insérés dans le rapport de l'année dernière (1917-1818):—

1882. 6 sept	La Cité de Montréal	Sa Majesté (La Reine Victoria).	Acte donnant l'usage et la jouissance du manège militaire, rue Craig, Montréal, P.Q.			$1.00 par année et aussi longt. que requis.

ETAT N° 2—Etat des propriétés achetées ou vendues par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1918 au 31 mars 1919.

Les item suivants ont été reçus trop tard pour être insérés dans le rapport de l'année dernière (1917-1918):—

Date de l'achat ou du transport.	Vendeurs.	Acheteurs.	Description de la propriété.	A quelle fin.	Superficie.	Prix.
1910. 1er déc.	The Can. Pac. Ry. Co.	Sa Majesté.	Marché par lequel la Compagnie construira une voie d'évitement reliant la ferme de l'école de réforme provinciale avec la ligne de la Cie, à Guelph, Ont.	Milice et Défense.		5% par année du coût réel du pont sur pilotis dont l'estimation est de $3,405.00 par année (durant la période que ce marché restera en force).
						$ c.
1913. 15 nov.	Perley W. Mutch et sponsor	"	Vente du lot nº 48 du canton de Southport, comté de Queens, I.-P.-E.	Pour des fins publiques.	6·4 acres	1,920 00
31 déc.	James Skinner et al.	"	Abandon de toutes réclamations et demandes concernant le droit de passage sur la propriété à Skinners Cove, N.-E.	" "		620 00
1915. 21 août	Can. Pac. R'y. Co.	"	Privilège de droit de passage sur les terrains adjacents à l'édifice de l'immigration sur le côté sud (lesquels font partie de la rue Meade paroisse de St. John, Winnipeg, Man.).	Site de l'édif. de l'imm.		1 00
1916. 21 août	Can. Pac. R'y. Co.	"	Privilège de droit de passage sur les terrains adjacents à l'édifice de l'immigration sur le côté sud (lesquels font partie de la rue Meade, paroisse de St. John, Winnipeg, Man.).	" "		1 00
1917. 25 oct.	Avis d'abandonnement.		Abandon d'un terrain faisant partie du lot nº 104, paroisse St-André, Man.		0·89 acre	
1er déc.	Can. Pac. R'y. Co.	Sa Majesté.	Permission de construire une voie d'évitement pour raccorder le terrain de l'hôpital militaire avec le C.P.R. à Ste-Anne-de-Bellevue, P.Q.	Milice et Défense.		$62.75 par année durant la période que ce marché restera en force.

1918. 25 janvier	Dame Auro Duclos et vir.	Sa Majesté	Abandon de toutes réclam. etc., p. dommages causés p. l'inondation d'une partie d. lot nº 36, g. III, canton Guigues, Timiskaming, P.Q.	Réservoir du barrage de Timiskaming.	52·71 acres	250 00
6 mars	The Trust & Loan Co. of Canada.	"	Acte de consentement *re* partie des lots nºs 2 et 3 rg IV, canton Duhamel, Timiskaming, P.Q.	Réservoir du barrage de Timiskaming.		
6 "	The Trust & Loan Co. of Canada.	"	Acte de consentement *re* parties des lots nºs 54 et 55, rg. I, canton Duhamel, Timiskaming, P.Q.	Réservoir du barrage de Timiskaming.		
8 "	Davie Shipbuilding & Repairing Co., Ltd., (successeurs de Geo. T. Davie & Sons).	"	Promesse d. vente d'une p. du terrain formant partie du lot nº 5.		55,840 pds carrés, mesur. anglaise.	
			et d'une partie du terrain formant partie du lot nº 4.		42,252 pieds carrés.	
			aussi d'un morceau du terrain formant partie du lot nº 4, village de Lauzon (partie ouest), P.Q.		27,934 pieds carrés, mes. angl.	
11 "	Avis d'expropriation		Expropriation d'un lopin de terre formant partie du lot nº 14 sur les rues St-J.-Bte et St-Thomas, subdivision nº 6 et numérotée 6-1, 6-2, 6-3, 6-3, 6-6, 6-7, 6-8, 6-9, 6-10, 6-21, 6-20, 6-19, 6-18, 6-17, 6-16, 6-22, 6-23, 6-24, 6-25, 6-26, 6-27 et parties de 6-5, 6-11, 6-15, et 6-28 du cadastre, etc, village de Lauzon, P.Q.			
13 "	" "		Expropriation de terrain et propriétés faisant partie de la sect. 56, Parry Bay, district de Metchosin, île de Vancouver, C.-B.	Bas. de rad. 'Champlain'. Stat. de la quarantaine, William Head.		
21 "	La municipalité de la paroisse de St-Edouard-de-Fabre.	Sa Majesté	Abandon de toutes réclamations pour dommages causés aux lots nºs 32, 33, 34 et à une partie du lot nº 44, canton Fabre, comté de Pontiac, P.Q.	Réservoir du barrage de Timiskaming.		382 74

ETAT Nº 3—Etat des propriétés affermées par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1918 au 31 mars 1919.

Date du bail.	Bailleurs.	Locataires.	Description de la propriété.	A quelle fin.	Durée du bail.	Loyer payable.
1918						$ c.
1er avril	Alexander Macdonald	Sa Majesté	Location des chambres nos 8 à 13, les deux inclusivem., dans la sect. "K.W.C." coin des rues Ward et Baker, Nelson, C.-B.	Bureau de l'ingénieur de district du ministère des Travaux publics.	1 an au 1er avril 1918.	$35 par mois.
1er "	McCallum Hill Buildings, Ltd.	"	Location de 1,000 pieds carrés de l'édifice, 1874 rue Scarth, Regina, Sask.	Ministère du Revenu de l'Intérieur.	2 ans de la date d'occupation.	$1,200 p. année.
1er "	Canadian Pacific Railway Co.	"	Location d'un bureau au rez-de-chaussée de l'édifice "Canadian Pacific Railway Co.", Montréal, P.Q.	Ministère de la Milice et Défense.	1 an du 1er avril 1918.	$840 p. année.
3 "	St. George's Society	"	Location du "St. George's Home", 5 rue Mansfield, Montréal, P.Q.	" "	1 an du 1er mars 1918.	$3,000 p. année.
4 "	The Canadian City and Town Properties.	"	Locat. de 2,000 pds carrés au rez-de-chaussée de l'"édifice York" nos 215 et 217, coin de la 2ème ave et 3ème rue, Saskatoon, Sask.	Douanes et entrepôt de vérification.	1 an du 5 juin 1918.	$1,400 p. année.
10 "	E. J. Dignum	"	Location de la propriété nº 141, rue Isabella, Toronto, Ont.	Résidence des gardes-malades.	3 ans du 1er mai 1918.	$1,500 p. année.
12 "	Div. des Dames de l'Association du Service civil.	"	Location de l'étage superieur de la "Scottish Rite Building", rue Sparks, Ottawa, Ont.	Bureaux du gouvernement.	3 ans du 1er mai 1918.	$600 par année.
15 "	La banque de Toronto	"	Location d'une partie de l'édifice nº 385 rue Richmond, London, Ont.	"	1 an du 15 avril 1910.	$35 par mois.
16 "	"	"	Location des chambres nos 1, 2, 3 et 4 avec voûte au 2ème étage de l'édifice, coin n.e. des rues King et Brock, Kingston, Ont.	Ministère de la Milice et Défense.	6 mois du 1er mai 1918.	$37.50 p. mois.
18 "	R. T. Elliott, H. A. MacLean, H. H. Shandley, H. M. Fullerton, et Thos. M. McPherson.	"	Locat. de bureaux d. le "Central Building," coin n.o. des rues Broad et View, Victoria, C.-B.	"	3 ans du 18 avril 1918.	$7,200 p. année.
18 "	The Ashbury College Co., Ltd.	"	Location de l'édifice, nº 140 ave. Argyle, Ottawa, Ont.	Restaur. de la Chambre des Communes.	1 an du 1er mars 1918.	$2,000 p. ann.
18 "	R. L. et R. Blackburn	"	Locat. des mag. nos 49 et 51 et du 1er étage au-des. du mag. nº 51, r. Bank, Ottawa, Ont.	Divers bureaux du gouvernement fédéral.	1 an du 1er mai 1918.	$100 p. mois.
18 "	Moir's Limited	"	Location de l'étable de Moir. entre les rues Almon et Edinburgh (Willow Park), Halifax, N.-E.	Ministère de la Milice et Défense.	Du 17 mai 1917 et aussi longtemps que requis.	$40 par mois.
22 "	A. Mackenzie	"	Location de la chambre nº 7 "Central Building," Calgary, Alta.	Fins du gouvernement.	De mois en mois.	$15 par mois.
22 "	Eastern Trust Company	"	Location de trois chambres et d'un petit bureau au 1er étage de l'édifice nº 84, rue Hollis, Halifax, N.-E.	Inspecteur des taxes et un sténographe.	1 an du 1er mai 1918.	$750 p. année.

22 avril	Edward Blake Thompson	Sa Majesté	Location des propriétés nos 213 et 219, sises sur le côté nord de la rue Queen Kingston, Ont.	Hôpital militaire	1 an depuis le 1er mai 1918.	$600 par année.
24 "	Imperial Realty Co., Ltd.	"	Location des chambres nos 12 et 14 pour bureaux, au rez-de-chaussée de la "Canadian Building", rue Slater, Ottawa, Ont.	Fins du gouvernement fédéral.	De la date d'occupation au 1er mai 1923.	$186.19 par année,
26 "	R. T. Elliott, H. A. MacLean, H. H. Shandley, H. M. Fullerton et Thos. S. MacPherson.	"	Location de six chambres au 4ème étage de l'édifice Central, Victoria, C.-B.	Bureau d'administration de l'hôpital militaire	Du jour de l'occupation.	$10 par mois pour chaque chambre (loyer mensuel)
29 "	Dominion Fish and Fruit Ltd.	"	Location du rez-de-chaussée de l'édifice "Dominion", rue Saint-Pierre, Québec, P. Q.	Station Postale "B"	Un an du 1er mai 1918.	$3,000 par année.
30 "	La Cie d'Assurance sur la vie "La Sauvegarde".	"	Location d'un bureau d. l'édifice "La Sauvegarde", angle sud-est des rues Notre-Dame et Saint-Vincent, Montréal, P. Q.	Ministère du Service Naval.	Du 1er mai 1918 au 30 avril 1919.	$500 par année.
30 "	Nova Scotia Trust Co. Ltd.	"	Location de 425 pieds carrés au 2ème étage de l'édifice "Board of Trade", Calgary, Alta.	Inspecteur des Poids et Mesures.	Un an du 30 avril 1918.	$361.25 par année.
1er mai	Corporation de la ville de Toronto.	"	Location de tout l'édifice appelé "N° 700", rue Wellington-Ouest, Toronto, Ont.	Ministère de la Milice	Mensuellement, à partir du 1er mai 1918.	$75 par mois (loyer mensuel).
1er "	Mlle Marie E. Major	"	Location de 2 chambres au rez-de-chaussée de l'édifice en brique, 103 rue Prince William, Saint-Jean, N.-B.	Officier d. la Division forestière et de la construction de ch. de fer	Un an du 1er mai 1918.	$240 par année.
2 "	Ottawa Building Co. Ltd.	"	Location de l'édifice "Nagle", 98-100 rue Wellington, côté sud, Ottawa, Ont.	Division forestière et de la construction de ch. de fer, Min. de la Milice	Un an du 1er mai 1918.	$2,500 par année.
3 "	Fred. W. Scott	"	Location des appartements 302 et 303, édifice "Scott", rue Main, Winnipeg, Man.	Inspecteur en chef des terres fédérales.	Deux ans du 1er avril 1918.	$960 p. année.
3 "	Dominion Life Assurance Company.	"	Location de 1,800 pieds carrés au 5ème étage de l'édifice, Regina, Sask.	Inspecteur des impôts de guerre.	Un an du 1er mai 1918.	$1,800 par année.
3 "	J. O. Giroux	"	Location de parties d'une grande chambre dans l'édifice situé sur le terrain n° 1, section C.R.L. 29 Grouard, Alta.	Bureau d'immigration	Un an du 1er juin 1918.	$20 par mois.
6 "	L'Auditorium de Québec Ltée.	"	Lotation des 2me, 3me et 4me étages de l'annexe de l'Auditorium, Québec, P.Q.	Bureau du service militaire.	Trois ans du 1er juin 1918.	$5,100 par année.
6 "	John Chas. Brennan	"	Location de plusieurs chambres aux 1er, 2me, 3me et 4me étages de l'édifice "Trafalgar", Ottawa, Ont.	Plusieurs bureaux du gouvernement fédéral.	Trois ans du 1er mai 1918.	$16,680.60 par année.
7 "	Sa Majesté	Foley Bros., Welch, Stewart et Fauquier.	Location de la drague "Restigouche"	....	Période minimum: 4 mois.	$250 par semaine.
8 "	The Trust and Loan Co. of Canada.	Sa Majesté	Location de 2,000 pieds carrés dans l'édifice sur l'avenue Portage-Est, Winnipeg, Man.	Inspecteur de l'impôt	Deux ans du jour de l'occupation.	$1,500 par année.
11 "	Concrete Construction Ltd	"	Location d'un appareil pour projeter le ciment.	En rapport avec la restauration de l'édifice parlementaire.	....	$35 par jour.
13 "	La Congrégation d. Sœurs de la Charité de l'hôpital général de Montréal.	"	Location de la maison et dépendances, 23 rue Jeanne Mance, Montréal, P.Q.	Ministère de la Milice	Un an du 1er mai 1918.	$1,800 par année.

ETAT N° 3—Etat des propriétés affermées par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1918 au 31 mars 1919—*Suite.*

Date du bail.	Bailleurs.	Locataires.	Description de la propriété.	A quelle fin.	Durée du bail.	Loyer payable.
1918 13 mai	Northern Investment Agency, Ltd.	Sa Majesté	Location des chambres nos 609-610 au 6ème étage de l'édifice "Agency", avenue Jasper, Edmonton, Alta.	Inspecteur des pêcheries, ministère du Service Naval.	Mensuellement, du 1er juin 1918.	$20 par mois.
13 "	The World Newspaper Co. of Toronto, Limited.	"	Location de 5,000 pieds carrés au 3ème étage de l'édifice "World" N° 40, rue Richmond-Ouest, Toronto, Ont.	Ministère de la Milice	Du 30 mai 1918, pour la durée de la guerre et jusqu'à une année après.	$4,250 par année.
15 "	Mme Loretta Ann Osment	"	Location de tout le 2ème étage d'une bâtisse à deux étages, rue Main, et de 650 pieds carrés au 1er étage de la bâtisse adjacente, Indian Head, Sask.	Division forestière, ministère de l'Intérieur.	Un an du 1er septembre 1918.	$43 par mois.
15 "	Northern Investment Co., Ltd.	"	Location des chambres nos 609-610 au 6ème étage dé l'édifice "Agency", avenue Jasper, Edmonton, Alta.	Ministère du Service Naval.	Mensuellement, du 1er juin 1918.	$20 par mois.
16 "	La Banque de Toronto	"	Location d'une chambre à l'étage supérieur de l'édifice de la banque, à l'angle nord-ouest d. la rue Queen et l'ave. Logan, Toronto, Ont.	Inspecteur du gaz et de l'électricité.	Un an du 1er mai 1918.	$180 p. année.
16 "	Mme Edith Marion Shorey (veuve de feu F. H. P. Buchanan).	"	Location d'un bureau au 2ème étage de l'édifice, au n° 394, ave Victoria, Westmount, P.Q.	Ministère du Revenu de l'Intérieur.	Un an du 1er mai 1918.	$192 p. année.
20 "	Henry W. Frink (représentant E. H. Turnbull).	"	Location du rez-de-chaussée et du soubassement, etc., dans la bâtisse au n° 160, rue Prince-William, Saint-Jean, N.-B.	Ministère de la Milice	Un an du 20 mai 1918.	$350 p. année.
20 "	M. Robt. McQuarrie et Hugh W. Robertson	"	Location de deux chambres dans l'édifice "Aberdeen", Nelson, C.-B.	Inspecteur de l'impôt	Mensuellement, du 4 avril 1918.	$18 par mois.
21 "	Capital Storage Co. Ltd	"	Location de tout l'édifice et de l'annexe, à l'angle sud-ouest des rues Emmett et Lewis, Ottawa, Ont.	Service médical général, ministère de la Milice.	Cinq ans du 1er mai 1918.	$5,488 p. année
21 "	Jas. M. Harper et Alex. S. McArthur.	"	Location des pièces dans l'édif. "McArthur", à l'angle nord-est des rues Hastings et Main, Vancouver, C.-B.	Plusieurs ministères du gouvernement fédéral.	Trois ans du jour de l'occupation.	$7,200 p. année
22 "	R. L. et R. Blackburn	"	Location de l'édifice "Motor" (excepté le soubassement), rue Sparks, Ottawa, Ont.	Ministère de l'Intérieur.	5 ans du jour de l'occupation.	$14,193 par année.
24 "	Le département de l'instruction, ville de Toronto.	"	Location de la vieille maison d'école "Old Park School Building," Toronto, Ont.	Ministère de la Milice	Du 24 mai 1918 jusqu'à la fin de la guerre.	Gratuitement.

29 mai	Eastern Trust Company	Sa Majesté	Location de 216 pds car., au 3me étage de l'édifice "McCurdy", Halifax, N.-E.	Inspecteur des pêcheries.	1 an du 1er août 1918.	$200 p. année.
30 "	La banque des Marchands du Canada.	"	Location de l'édifice et ses dépendances, Perth, Ont.	Ministère du Revenu de l'Intérieur.	3 mois du 1er juin 1918.	$310 p. ann. (renouvel.).
30 "	Canada Cloak Company.	"	Location du 4me étage de l'édifice aux nos 63 à 71 (inclusivement), rue Wellington-ouest, Toronto, Ont.	Magasins de la milice	Du 1er mai 1918 jusqu'à la fin de la guerre et un an après.	$3,850 p. ann.
31 "	Alice M. Rogers	"	Locat. du magasin au rez-de-chaussée, bâtisse sit. au no 192 rue Ontario, Kingston, Ont.	Bureau d'immigration	1 an du 31 mai 1918.	$180 p. année.
1er juin	The Farmers' Advocate	"	Locat. de 236 p. car., au 2me étage de la partie de l'édif. située rue Langside, à l'angle des rue N.-Dame et Langside, Winnipeg, Man.	Ministère du Revenu de l'Intérieur.	5 ans du 1er juin 1918.	$900 p. année.
1er "	The Calgary Paint Glass Co., Limited.	"	Locat. d'un édif. à 6 étages, sur les terrains 19 et 20, section 66, Calgary, Alta.	Ministère de la Milice	3 ans du 8 juillet 1918.	$8,400 p. ann.
1er "	Corporation de la ville de Toronto.	"	Location de 5 étables, au marché de la ville, rue Wellington, ouest, Toronto, Ont.	"	6 mois du 1er juin 1918.	$60 p. mois.
4 "	Rév. P. D. Labrêche, P.P.	"	Location de la maison d'école catholique, près de la gare du Pacifique-Canadien, Saint-Jean, Qué.	"	1 mois du 1er mai 1918; après, mensuellement.	$100 p. mois.
5 "	Club "Laurentian"	"	Location de la vieille bâtisse du club "Laurentian", Ottawa, Ont.	Pers. du comm. de l'ind. du lait (min. de l'Agr.)	3 ans du 1er juin 1918.	$2,750 p. ann.
5 "	Alexander Mullin	"	Location de l'édifice à l'angle sud-ouest des rues Bloor et Markham, Toronto, Ont.	Station postale "E"	1 an du 1er août 1918.	$1,440 p. ann.
6 "	Lorence Victor Kerr	"	Location d'une part. du garage "The Ryan", rue Albert, Regina, Sask.	Ministère de la Milice	10 mois du 1er avril 1918.	$95 p. mois.
7 "	Comité protestant de la Commission scolaire de Montréal.	"	Location des édifices situés sur les rues Peel et Metcalfe, Montréal, Qué.	"	Du 15 janv. 1916 jusqu'à la fin de la guerre ou 3 mois après.	$750 p. mois.
7 "	Webster & Sons, Limited	"	Droit de passage d'une ruelle à côté de l'édicie Lemieux, à partir de la rue Saint-Pierre jusqu'à la rue Dalhousie, Québec, Qué.	"	1 an du 1er mai 1918 et, après, annuellement.	$250 p. année.
14 "	J. O'Brien Auto Co. Registered.	"	Location du rez-de-chaussée et du 1er étage dans l'édifice de l'angle des rues Saint-Augustin et Saint-Patrice, Québec, Qué.	"	1 an du 1er avril 1918.	$75 p. mois.
7 "	"McCallum Hill Building" Limited.	"	Location de la chambre no 809 dans l'édifice au no 1874, rue Scarth, Regina, Sask.	Comm. d'établissement des soldats.	2 ans du 21 mars 1918.	$480 p. année.
18 "	The Imperial Canadian Trust Co.	"	Location des chambres nos 705 et 706 au 7me étage de l'édifice "Great West Permanent Loan", no 356 rue Main, Winnipeg, Man.	Ministère de la Milice	1 an du 1er avril 1918.	$277.20 p. ann.
18 "	St. John Amateur Athletic Association.	"	Location de la patinoir "Curling Rink", Saint-Jean, Qué.	"	1 an du 1er mai 1918.	$300 p. année.

ETAT N° 3—Etat des propriétés affermées par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1918 au 31 mars 1919—*Suite.*

Date du bail.	Bailleurs.	Locataire.	Description de la propriété.	A quelle fin.	Durée du bail.	Loyer payable.
1918 19 juin	Harry A. Knight	Sa Majesté	Location des édifices sur les terrains nos 1 à 8, inclusivement, section 195, Regina, Sask.	Ministère de la Milice	1 an du 1er oct. 1918	$2,780 p. ann.
20 "	Geo. Phacsey et C. C. Batson.	"	Location de 2 magasins au rez-de-chaussée de l'édifice "Alexandra", avenue Howard, Edmonton, Alta.	Bureau des terres fédérales.	1 an du 1er juillet 1918.	$360 p. mois (renouv.).
21 "	Jarvis Vernor McLellan	"	Locat. d'une chambre dans l'édifice "Stockton", n° 94, rue Prince-William, Saint-Jean, N.-B.	Assistant directeur du service médical (min. de la Milice).	1 an du jour de l'occupation.	$100 p. ann.
24 "	Sa Majesté	The Halifax Shipyards, Limited.	Location d'un terrain et d'un terrain couvert par l'eau, avec le matériel, etc., Richmond, Halifax, N.-E.	7·5 acres	1 an du 24 juin 1918.	$62,500 p. ann.
24 "	Northern Electric Co., Ltd.	Sa Majesté	Locat. de l'atelier à l'angle, n.-e. des rues Guy et St-Jacques, ainsi que la cour et les bât. à l'angle n.-o. desdites rue, Montreal, Qué.	Ministère de la Milice	1 an du 1er juin 1917.	$535 p. mois (mensuell.).
25 "	Hiram Robinson	"	Locat. de tout l'édifice "Robinson", côté sud de la rue Queen, Ottawa, Ont., à l'except. d'un magasin au rez-de-ch. et du soubass.	Bureaux du gouvernement fédéral.	1 an du 1er sept. 1918.	$15,200 p. ann. (renouv.).
27 "	La direction de l'Université de Toronto.	"	Location d'une partie des terrains sur le côté nord de la rue Hoskin, Toronto, Ont.	Jardins, (ministère de la Milice).	1 an du 15 mai 1918.	$18 par année (renouv.).
1er juillet	Montreal Trust Company.	"	Location de 4,008 pieds car., le 2me étage, la chambre de toil. et le corridor, n° 121, rue Hollis, Halifax, N.-E.	Régistraire du service militaire.	Du jour d'occupation jusqu'au 1er mai 1919.	$100 p. mois.
1er "	La banque de la Nouvelle-Ecosse.	"	Location de la chambre n° 31 dans l'édifice de la banque, à l'angle sud-ouest des rues St-Paul et St. James, St. Catharines, Ont.	Inspecteur des impôts	1 an du 1er juillet 1918.	$300 p. année.
1er "	Notre Dame Investment Company.	"	Locat. d'une partie au 5me étage de l'édifice Notre Dame Invest. Co., Winnipeg, Man.	Bur. du gouvernement	1 an du 1er août 1918.	$116.66 p. m. mensuellem.
1er "	La direction du collège du Manitoba.	"	Location de la propriété du collège du Manitoba, Winnipeg, Man.	Ecole des métiers (min. du Rétablissement civil des soldats.	Du 1er août 1918 et aussi longtemps que nécessaire.	$6,000 p. ann.
2 "	John Jack	"	Locat. d'une maison en brique et le terrain, chemin de la Petite-Rivière, Québec, Qué.	Surintendant médical de l'immigration.	3 ans du 1er mai 1918.	$600 p. année. (renouv.).
2 "	William McWilliams, inc.	"	Location de 1,122 pieds car. au rez-de-ch. de l'édifice à l'angle des rues D'Auteuil et Elgin, Québec, Qué.	Surintendant des arsenaux du gouvernement.	1 an du jour de l'occupation.	$600 p. année.
3 "	Sa Majesté	La Cie du chemin de fer du Grand-Tronc.	Location de l'esplanade et quai, sur la rive ouest de la rivière Sydenham, Owen-Sound, Ont.		21 ans du 25 septembre 1917.	$1 per année.
4 "	Hope Realty Co.	Sa Majesté	Location des chambres nos 601 à 605, inclusivement, et la chambre n° 612, édifice au n° 63 de la rue Sparks, Ottawa, Ont.	Direct. de l'information.	Mensuellement à pa r du 1er mai 1918.	[illegible] mois.

5 juillet........	Alexander Calder..........	Sa Majesté......	Location des chambres 3, 4 et 5 au 1er étage de l'édifice Calder, 663 rue Main, Winnipeg, Man.	Ministère de la Milice..	Mensuellem., à partir du 1er juillet 1918.	$40 par mois.
8 "	Sa Majesté..............	Le Pacifique Canadien.	Location d'une partie des battures Beacon Bar et une partie du terrain sur le côté sud-est de la rue Protection, Saint-Jean, N.-B.	....	Cinq ans du 1er juillet 1918.	$1 par année, (renouvel.)
10 "	A. S. Ewing (représentant de feu L. C. Whiteford).	Sa Majesté.....	Location des édifices, 144 rue Drummond, Montréal, P.Q.	Grand Prévôt (Ministère de la Milice).	Mensuellem., du jour de l'occupation.	$225 par mois.
11 "	Wm. Alfred Bauer.........	"	Location des chambres 509, 510, 511 et 512 et la voûte, au 5me étage, édifice Pacific, à l'angle des rues Hastings-Ouest et Howe, Vancouver, C.-B.	Ministère des Mines...	Un an du jour de l'occupation.	$65 par mois.
11 "	Hope Realty Co..........	"	Location des chambres 706, 707 et 708 de l'édifice, 63 rue Sparks, Ottawa, Ont.	Contrôleur du combustible.	Mensuellem., du jour de l'occupation.	$40 par mois, (mensuel).
15 "	Edwin William Hume.....	"	Location de l'édifice sur les terrains nos 35 et 36, section 25, Calgary, Alta.	Garage pour le ministère de la Milice.	Deux ans du 1er mai 1918.	$2,375 p. ann.
19 "	Commission des écoles publiques d'Ottawa	"	Location de la maison d'école de la rue Waller, Ottawa, Ont.	Ministère du Service Naval.	Deux ans du 29 juin 1918.	$1,500 p. ann., (renouvel.)
19 "	La banque Nationale	"	Location du soubassement, du rez-de-chaussée, des 1er, 2me et 3me étages et de l'attique, édifice Lemieux, 80 rue St-Pierre, Québec, P.Q.	Ministère de la Milice...	Un an du 1er mai 1918, et, après, annuellement.	$3,499.92 par année.
23 "	W. G. Edge, Limited.....	"	Location d'un terrain, sur les rues Albert et Queen, Ottawa, Ont.	Emmagasinement des matériaux.	Du jour de l'occupation jusqu'au 19 mai 1919.	$1 pour toute la période.
24 "	Andrew McMillan et Wm Costain.	"	Location du rez-de-chaussée de l'édifice sur les terrains nos 5 et 6, section 7, rue Main, Toronto-Est, Ont.	Station Postale "H"....	Un an du 1er oct. 1918.	$75 par mois.
25 "	La banque Nationale	"	Location de la ch. 27 au 2me ét. de l'édifice.	Ministère du Serv. Naval	Mensuellement .	$81 par mois.
1er août.......	La banque de la Nouvelle-Ecosse.	"	Location de l'édifice et ses dépend. nos 35 et 37, inclusiv., rue King-Ouest, Toronto, Ont.	Quartiers temporaires de l'assist.-recev. général.	Neuf mois du 1er août 1918.	$833.33 p. m.
1er "	Island Land Company, Ltd.	"	Location des chambres 409 et 410 au 4me ét. de l'édif. Drummond, à l'angle nord-ouest des r. Peel et Ste-Catherine, Montréal, P.Q	Bureau du rétablissem. des soldats.	Du 1er août 1918 jusqu'au 31 oct. 1918.	$900 p. année.
1er "	Chas. M. Parker..........	"	Locat. du 1er et 2me étages de l'éd. à l'angle s.-o. des r. King et Market, Kingston, Ont.	Assistant grand maréch. (minist. de la Milice).	Un an du jour de l'occupation.	$360 p. année.
2 "	Elgin Realty Co., Ltd....	"	Location de 403 pieds carrés, au rez-de-chaussée et du 1er étage, et 301 pds car. au 2me étage, ainsi que tout le 3me étage et le soub. de l'annexe de l'édifice Elgin, Ottawa, Ont.	Plusieurs bureaux du gouvernement fédéral.	Du jour de l'occupation jusqu'au 31 janv. 1923.	$3,101.28 par année.
2 "	"	"	Location du 2me étage de trois maisons, l'annexe de l'édifice Elgin, rue Elgin, Ottawa, Ont.	Ministère des Douanes et du Revenu de l'Intérieur.	Du jour de l'occupation jusq. 31 janv. 1923.	$1,322.64 par année.

ETAT N° 3—Etat des propriétés affermées par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1918 au 31 mars 1919—*Suite.*

Date du bail.	Bailleurs.	Locataires.	Description de la propriété.	A quelle fin.	Durée du bail.	Loyer payable.
1918. 2 août	Elgin Realty Co., Ltd.	Sa Majesté	Location du rez-de-chaussée de trois maisons adjacentes à l'annexe de l'édifice Elgin, rue Elgin, Ottawa, Ont.	Ministère des Douanes	Du jour de l'occupation jusq. 31 janv. 1923.	$2,570 p. ann.
5 "	Wilson Bros.	"	Location de bur. dans l'édifice à l'angle n.-o. de la 3e av. et la 22e rue, Saskatoon, Sask.	Bureau des terres fédérales.	Un an du 1er oct. 1918.	$200 par mois.
8 "	Jacob A. Jacobs	"	Location d'un espace dans l'édifice Royal Exchange, avenue Prospect, Cobalt, Ont.	Bureau de poste	Cinq ans du 30 janv. 1918.	$2,000.
8 "	C. Jackson Booth	"	Arrangement pour le droit de constr. un prol. à l'édifice Langevin, Ottawa, Ont.	....	Deux ans du 1er oct. 1918.	$5 par année.
10 "	The Toronto General Trusts Corporation.	"	Location de 11 chambres et la voûte au 2me étage de l'édifice, angle des rues Sparks et Elgin, Ottawa, Ont.	Personnel de la censure postale.	Du jour de l'occupation jusqu'à la fin de la guerre.	$3,439.80 par année.
10 "	Sa Majesté	The Maritime Wrecking and Salvage Co., Ltd.	Louage du remorqueur "Hercules"	....	Neuf mois à partir du jour où on a pris charge du remorqueur, à Collingwood, Ont.	$51.90 p. jour, dur. la saison de navigat., sur les grands lacs, et $35 par jour pendant que la sais. est close
12 "	Robt. Lennox Blackburn	Sa Majesté	Location des 4me, 5me et 7me étages de l'édifice Plaza, angle des rues Sussex et Rideau, Ottawa, Ont.	Ministère de la Milice	Deux ans du 1er juillet 1918.	$9,267.50 par année.
15 "	Fred. W. Scott	"	Location de 370 pieds carrés dans l'édifice Scott, rue Main, Winnipeg, Man.	Inspecteur des terres fédérales.	Du jour de l'occupation jusq. 1er avril 1920.	$360 p. année.
20 "	Edward-Cave-Brown-Cave.	"	Location du 3me étage de l'édifice Cave, 567 rue Hornby, Vancouver, C.-B.	Emmagasinement des colis russes.	Un an du 19 juillet 1918.	$600 p. année.
26 "	The Imperial Canadian Trust Co.	"	Location des chambres 512 et 513, édifice à l'angle de la 23me rue et la 1re avenue, Saskatoon, Sask.	Surintendant du service postal par ch. de fer.	Un an du 1er nov. 1918.	$885 p. année.
27 "	Gudni Thornsteinsson	"	Location d'une bâtisse en bois, village de Gimli, Man.	Bureau de poste	Un an du jour de l'occupation.	$240 p. année.
27 "	Sa Majesté	Armstrong Independent Fisheries, Limited.	Louage du remorqueur "Mossy River," Winnipegosis, Man.	....	Trois mois	$35 par sem.
30 "	J. G. Butterworth	Sa Majesté	Location des chambres 35, 36, 31, 28, 3, 11, 15, 12 et 27 ainsi que 3,826 pieds carrés au deuxième étage de l'édifice, angle des rues Albert et Bank, Ottawa, Ont.	Commission de Commerce de guerre.	Un an du 1er août 1918.	$4,284.15 par année.

1er sept.	Syndics de l'hôpital général de Toronto.	Sa Majesty	Location du vieil hôpital, rue Gerrard, Toronto, Ont.	Ministère de la Milice	Sept ans du 1er mai 1917.	$10,000 par année.
" "	Bathurst Lumber Co., Ltd	"	Location d'un bureau dans l'édifice, Bathurst, N.B.	Assistant grand prévôt	Mensuellement, du 1er sept. 1918.	$10 par mois (mensuelle.)
" "	W. A. Mitchell	"	Location du rez-de-chaussée du magasin, 71 rue King-Ouest, Toronto, Ont., ainsi que le soubassement du dit édifice.	Commission de rétablissement des soldats.	Mensuellement, du 1er sept. 1917.	$75 par mois (mensuell.)
7 "	The Imperial Canadian Trust Co.	"	Locat. de l'appartement nº 212, angle de la 21me rue et de la 1re ave, Saskatoon, Sask.	Ministère du Revenu de l'Intérieur,	Un an du 1er nov. 1918.	$486 par année
10 "	Sydney Publishing Co., Ltd.	"	Location des chambres 4a et3 dans l'édifice "Post", rue Dorchester, Sydney, N.-E.	Inspecteur des pêcheries.	Un an du 1er octobre 1918.	$360 par ann.
10 "	W. McPherson	"	Location d'une grande chambre au-dessus du garage, au nº 176, rue King Fredericton, N.-B.	Commission des soldats invalides.	Mensuellement, du jour de l'occupation.	$5 par mois.
12 "	La Canada Life Assurance Co.	"	Location des chambres nos 13 et 14, au 1er étage de l'édifice "Canada Life", Ottawa, Ont.	Médecin en chef, ministère de l'Intérieur.	Un an du 10 nov. 1918.	$480 par ann.
12 "	La Canada Life Assurance Co.	"	Location des chambres nos 43, 44 et 34 et 35 de l'édifice "Canada Life", Ottawa, Ont.	....	....	$73.14 par année.
12 "	Patrick Labelle	"	Location de trois magasins et tout le 1er étage, ainsi que 4,800 pieds de superficie au soubassemenl, dans l'édifice à l'angle des rues York et Dalhousie, Ottawa, Ont.	Division de l'impression et la papeterie.	Du 2 janv. 1919 au 2 fév. 1921.	$11,500 par année.
12 "	"	"	Location de la bâtisse du garage, rue York, Ottawa, Ont.	"	Du 2 janv. 1919 au 2 fév. 1921.	$2,448 par ann.
12 "	Melles Emma Hartt et Alice Hartt.	"	Location de tout le rez-de-chaussée de la bâtisse située sur le terrain entre le chemin Saint-François et le chemin Canada.	Bureau de poste	3 ans du 1er juin 1918.	$560 par ann.
16 "	La Banque Royale du Canada.	"	Location de 1,600 p. carr. au rez-de-chauss. et 456 pds carr. au soubass. de l'édifi. situé à l'ang. des r. Dalhousie et York, Ottawa, O.	Division de l'impression et la papeterie.	Du 2 janv. 1919 jusqu'au 2 fév. 1921.	$1,321.60 par année.
17 "	La Cie d'assurance Mutual Life.	"	Location de tout le 2me et de 6 chambres au 8me de l'édifice *Dominion Trust*, Vancouver, C.-B.	Bureau-chef de "J" Unit, S.C.B.	Un an du 1er juil. 1918.	$280 par mois.
18 "	J. E. Burchell Co., Ltd	"	Location de deux chambres au 2me étage de l'édifice nos 205 et 209, rue Charlotte, Sydney, N.-E.	Commandant de l'artillerie canadienne.	Un an du 1er août 1918.	$130 par mois.
18 "	Chas. Wm. Mitchell	"	Location du magasin nº 430, dans l'édifice *Donalda*, ainsi que le soubassement. angle des rues Rideau et Chapel, Ottawa, Ont.	Hôpital militaire *Fleming*.	Mensuellement, du jour de l'occupation.	$40 par mois.
19 "	William McWilliams, Inc.	"	Location de 1,123 pds carr. au rez-de-chauss. angle des rues D'Auteuil et Elgin, Québec.	Surint. des sign. du Dominion. min. de la Mili.	Un an de la date d'occupation.	$600 p. année.
20 "	Robt. Cadogan Thomas.	"	Location des chambres 28, 29, 30 et 31 et le magasin dans le soubassement, édifice *Thomas*, Calgary, Alta.,	Division forestière	Mensuellement, du 1er sept. 1918.	$130 par mois.
			La chambre 27, dans le même édifice	Insp. des réserv. forest.	"	$35 par mois.
			Et la chambre 71?, sur la 2me rue, Calgary, Alta.	Inspecteur de gaz et de l'électricité.	"	$50 par mois.

ETAT N° 3—Etat des propriétés affermées par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1918 au 31 mars 1919—*Suite.*

Date du bail.	Bailleurs.	Locataires.	Description de la propriété.	A quelle fin.	Durée du bail.	Loyer payable.
1918. 20 sept	Robt. N. Slater et Esther A. Sherwood.	Sa Majesté	Locotion de l'édifice Wright, rue Wellington, Ottawa, Ont.	Ministère des Finances	Mensuellem. du jour de l'occupation.	$150 par mois.
25 "	McCallum Hill Building, Ltd.	"	Location de la chambre n° 912, édifice McCalum Hill, Regina, Sask.	Bureau dentaire, Comm. des soldats invalides.	Un an du 1er sept. 1918.	$40 par mois.
25 "	Kenneth A. McLeod	"	Location des chambres 614, 615 et 616, édifice McLeod, Edmonton, Alta.	Rétabl. civil des soldats	Un an du 1er sept. 1918.	$960 par année (renouvelable)
26 "	Catherine Williams	"	Location de deux chambres meublées, édifice n° 89, avenue Davisville, Toronto, Ont.	Garde-malades de l'armée canadienne.	Mensuellem. du jour de l'occupation.	$35 par mois.
27 "	A. Bélanger, Limitée	"	Location d'une bâtisse près de la gare de l'Intercolonial, Montmagny, P. Q.	Ministère des Travaux publics (emmag. des machines, outils, etc.	Un an du 1er nov. 1918.	$50 par année.
27 "	The Imperial Canadian Trust Co.	"	Location des chambres 708 et 709, édifice Great West Permanent Loan, 356 rue Main, Winnipeg, Man.	Assistant juge, officiers du district, etc.	Mensuell. du 15 sept. 1918.	$70.50 p. mois.
28 "	La banque Royale du Canada.	"	Location de 1,132 pds carrés dans l'édifice en brique, angle des rues Queen et Carleton, Fredericton, N.-B.	Assist. direct., Commiss. des soldats invalides.	Un an du jour de l'occup.	$1.000 p. année
28 "	La Cie du Canadien-Nord.	"	La permission de poser des fils sur les poteaux de la Compagnie, de Humboldt jusqu'à Warman, sur le réseau principal.		Un an de la date du contrat, et, après, annuell.	$5 par année, pour chaque mille de fils posés.
30 "	La succession de L. C. Whiteford.	"	Location de l'édifice n° 144 rue Drummond, Montréal, Qué.	Prévôt général, ministère de la Milice.	Mensuell. du 18 juin 1918.	$225 par mois (loyer mensuel).
30 "	McCallum Hill Building, Ltd.	"	Location des chambres 713 et 714 édifice McCallum Hill, rue Scarth Regina, Sask.	Commiss. du rétabliss. des soldats.	Un an du 1er octobre 1918.	$1.020 p. année
30 "	James Richardson & Sons, Ltd.	"	Location des deux étages supérieurs de l'édifice, angle sud-est des rues King et William, Kingston, Ont.	Payeurs du distr., ministère de la Milice.	Un an du 17 mai 1918.	$1,800 p. année
30 "	La Cie d'Assurance Dominion Life	"	Location de 5,000 pds carrés au 4me étage de l'édifice Westman, Regina, Sask.	Commiss. du rétabliss. des soldats.	Da 1er sept. 1918 au 1er sept. 1919.	$300 par mois.
30 "	Herbert Hale Williams	"	Location de la vieille maison d'école Bishop Strachan, Toronto, Ont.	Hôpital central pour les soldats convalescents.	Trois ans du 21 octobre 1917.	$1 par année.
1er oct	R. H. Toye & Co.	"	Location du 1er et du 2me étages, édifice Toye Bakery, Kingston, Ont.	Ministère de la Milice	Six mois de l'occupation et, après, mensuellement.	$30 par mois.

1er oct.	La corporation de la ville de London et l'association de l'exposition.	Sa Majesté	Location d'une bâtisse et le terrain, parc Queens, London, Ont.	Ministère de la Milice	9 mois du 1er sept. 1918.	$1 pour toute la période.
2 "	Ottawa Building Co., Ltd	"	Location de tout l'édifice, angle nord-est des rues Metcalfe et Slater, Ottawa, Ont.	Bureaux du gouvernement fédéral.	3 ans du 1er mai 1918.	$4,000 par année.
4 "	Eva C. Carling	"	Location de neuf chambres dans l'édifice, rue Rideau, Ottawa, Ont.	Personnel du service aérien.	Du 18 septembre 1918 jusqu'à 6 mois après la guerre.	$1,468.60 par année.
5 "	J. T. et H. Hutson	"	Location d'une maison en brique, nº 6, jardin St. Andrews, Toronto, Ont.	Gardes-malades de l'hôpital St. Andrews.	Un an du 1er oct. 1918.	$1,200 par année.
7 "	La Cie d'Assurance Canada Life.	"	Location de la chambre 24, édifice Canada Life, Regina, Sask.	Commission des vivres, Canada.	Un an du 4 sept. 1918.	$480 par année.
8 "	Calgary Paint and Glass Co., Ltd.	"	Location d'une bâtisse en bois sur les terrains 17 et 18, section 66, Calgary, Alta.	Dépôt de munitions	Du 1er nov. 1918 au 1er juin 1921.	$100 par mois (renouvel.)
15 "	J. Douglas McLean	"	Location de 2,930 pieds carrés au rez-de-chaussée et de 1,500 pieds carrés au soubassement, édifice White, angle de l'avenue White et la 107 rue, Edmonton, Alta.	Commission des soldats invalides.	Un an au jour de l'occupation.	$1,620 par année.
15 "	La Cie d'Assurance Canada Life.	"	Location des chambres 34, 35, 43 et 44 édifice Canada Life, Ottawa, Ont.	Contrôleur du combustible.	Un an au 1er juillet 1918.	$73.14 par m.
15 "	The Eastern Trust Co	"	Location d'une chambre au 1er étage, édifice de la Cie, 184 rue Hollis, Halifax, N.-E.	Inspecteur de l'impôt	De la date d'occ. jusqu'au 1er mai 1919.	$10 par mois (renouvel.)
15 "	Beaumont Boggs	"	Location du rez-de-chaussée, édifice nº 721, rue Courtnay, Victoria, C.-B.	Magas. de papeterie du ministère de la Milice.	Un an du jour de l'occupation.	$25 par mois.
16 "	Hoffmesiter Bros., Ltd	"	Location de l'édifice nº 1285, rue Pender-Ouest, Vancouver, C.-B.	Garage pour l'armée, ministère de la Milice.	Mensuellement, du 23 août 1918.	$75 par mois.
17 "	Sa Majesté	Foley Bros., Welch, Stewart and Fauquier.	Contrat pour le louage de la dérocheuse *Lobnitz P.W.D. No. 3.*		De la date de son départ de Dartmouth, N.-E., jusqu'à son retour au même endroit.	$252 par semaine.
21 "	C. et O. Weiler	Sa Majesté	Location d'une écurie, rue Blanchard, Victoria, C.-B.	Police milit. canadienne.	Mensuellement, du 21 octobre 1918.	$0.10 p. jour p. ch. cheval.
24 "	Furness, Withy & Co., Ltd.	"	Location de trois bureaux dans l'édifice nº 75, rue Water, Halifax, N.-E.	Inspecteur de steamers (minist. de la Marine).	Un an du 1er août 1918.	$375 par année.
29 "	Le conseil d'instruction de la ville de London.	"	Location de la maison d'école de la rue Princess, London, Ont.	Casernes	Jusqu'à six mois après la guerre.	Aucun loyer.
1er nov.	Partridge et Fils	"	Location de 2,408 pieds carrés, édifice nº 62, rue King-Ouest, Kingston, Ont.	Ecole de métiers (min. du R.C. des soldats).	Un an du jour de l'occupation.	$400 par année. (renouvel.)

ETAT N° 3—Etat des propriétés affermées par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1918 au 31 mars 1919—*Suite.*

Date du bail.	Bailleurs.	Locataires.	Description de la propriété.	A quelle fin.	Durée du bail.	Loyer payable.
1918.						
9 nov.	La banque Union du Can.	Sa Majesté	Loc. de 2 ch., une voûte et 1 ch. de toil., 2e ét. de l'éd. de la banque Union, Moosomin,	Inspecteur des terres fédérales.	Trois ans du 26 juin 1918.	$240 par année.
12 "	Elgin Realty Co., Ltd.	"	Location du Elgin Cottage, n° 61 rue Albert, Ottawa, Ont.	Ministère de la Milice.	Du jour de l'occ. jusqu'au 31 janvier 1923.	$1,835.70 par année.
22 "	Dennis Realty Corporation Ltd.	"	Location des chambres aux 5e, 6e et 7e étages de l'édifice, angle des rues Granville et George, Halifax, N.-E.	" "	Du 1er oct. 1918 au 1er mai 1920.	$9,500 par année.
22 "	Archibald Galbraith	"	Loc. de deux mag. au rez-de-ch. de l'édifice, p. sud du terrain n° 8, s. 49, Swift Current.	Terres fédérales, ministère de l'Intérieur.	Un an du 17 sept. 1918.	$120 par mois.
26 "	George E. Popham	"	Loc. de 296 pds à l'étage sup. de l'édifice, nos 124, 126 et 128, rue Queen, Ottawa, Ont.	Service dentaire, ministère de la Milice.	Mensuellement, de la date de l'occupation.	$14.88 p. mois.
29 "	J.-Bte Duford	"	Location des 1er et 2e étages de l'édifice, n° 113 rue Rideau, Ottawa, Ont.	Commissions des vivres.	Un an du jour de l'occupation.	$7,225 par année.
29 "	J. L. Hopwood et Wm. J. Hopwood, liquid. conj. de Hopwoods, Ltd.	"	Loc. de trois chambres avec les entrées de devant et de derrière au rez-de-ch. ainsi qu'une chambre de toilette au soubassem. édif. n° 366 rue Water, Peterborough, Ont.	Poids et mesures minist. du Rev. de l'Intérieur.	Un an du 1er janvier 1919.	$250 p. année.
29 "	A. W. McGregor	"	Location de la bâtisse sur la partie ouest, de 70 pieds, terrain n° 8, section 195, rue Ottawa, Regina, Sask.	Magasin pour les munitions des armes à petit calibre.	Un an du 30 sept. 1918.	$360 p. année.
29 "	Le gouvernement fédéral.	Gouv. prov. de Québec.	Bail emphythéotique en rapp. avec d. barr. sur la riv. Kipawa et Gordon Creek, Ont.	Barrages du lac Kipawa.	......	$1 par année.
30 "	Thos. Culbert	Sa Majesté	Location d'une partie de l'édifice Culbert, angle des rues St. Lawrence et Wellington, Merrickville, Ont.	Bureau de poste	Un an du 1er janvier 1919.	$200 p. année.
1er déc.	Henry W. Frink	"	Loc. d'un bureau au rez-de-chaussée de l'édif. n° 160, rue Prince-William, St-Jean, N.-B.	Ministère du Rétablissement civil des soldats.	Mensuellement, du 1er décembre 1918.	$350 p. année (renouvel.).
2 "	C. W. Lindsay	"	Loc. de quatre chambres, etc., dans l'édifice n° 115, rue Sparks, Ottawa, Ont.	Directeur de la sûreté publique.	Un an de la date d'occupation.	$748.80 par année.
3 "	Alcide Plouffe	"	Location de 302 pieds carrés dans la maison, terrain n° 67, Saint-Félix-de-Valois, P.Q.	Bureau de poste	Un an du 1er janvier 1919.	$125 p. année.
3 "	Wm. McConnell	"	Location de la propriété, angle nord-est de la rue Princess et l'avenue Grand Trunk, Lansdowne, Ont.	"	Cinq ans du 1er déc. 1918.	$150 p. année.
5 "	Wm. J. Holmes et J. Beaman.	"	Location de l'hôtel La Salle, avenue Nairn, (Elmwood) Winnipeg, Man.	Hôpital militaire	Mensuellement, du jour de l'occupation.	$500 par mois.

6 janvier	Le collège presbytérien de Montréal.	Sa Majesté	Location de 85 chambres dans le collège théologique presbytérien de l'université McGill, Montréal, P.Q.	Hôpital de neurologie, ministère de la Milice.	Mensuellement, du 1er octobre 1918.	$500 p. mois.
6 "	Wilkin et McKinnon	"	Location de deux chambres au 3me étage de l'édifice Merchants Bank, avenue Jasper, Edmonton, Alta.	Représentant de la Commission des vivres.	Mensuellement, du jour de l'occupation.	$25 par mois.
7 "	R. L. et R. Blackburn	"	Location de 43,628 pieds carrés dans l'édifice Union Bank, Ottawa, Ont.	Bureaux du gouvernement fédéral.	Du 16 juillet 1918 au 1er janvier 1920.	$42,560 p. ann.
7 "	International Business Machine Company, Ltd.	"	Location de l'édifice à l'angle nord-est des rues Dundas et William, Toronto, Ont.	Dépôt de munitions, ministère de la Milice.	Un an du 2 décembre 1918.	$3,400 p. ann. (renouvelab.).
13 "	H. H. Williams et Cie	"	Location des 1er et 2e étages de la propriété, rue Collège, Toronto, Ont.	Ecole de mét., minis. du Rétab. civil d. soldats.	Un an du 1er novembre 1918.	$55 par mois.
16 "	La banque du Commerce canadienne.	"	Locat. des chamb. 2 et 3 et une petite chambre au soubass. de l'éd. Revelstoke, C.-B.	Ministère de l'Intérieur.	Un an du 16 décembre 1918.	$40 par mois.
19 "	The Ottawa Masonic Temple, Ltd.	"	Location de 504 pieds carrés, au soubassem., et 513 pds carrés, à l'étage mezzanine, dans l'éd. Masonic T., r. Metcalfe, Ottawa, Ont.	Commission de conservation.	Trois ans du 15 nov. 1918.	$6,777.75 par année.
23 "	Georgina Alice Philips	"	Location de la chambre 216, édifice Coronation, angle des rues Sainte-Catherine-Ouest et Bishop, Montréal, P.Q.	Assistant directeur du service vétérinaire, ministère de la Milice.	Du 1er octobre 1918 au 30 avril 1919.	$25 par mois.
23 "	Bawlf Securities, Ltd	"	L. de 2,274 pds car. d'espace au 3me étage de l'édifice de la Chambre du Commerce, ainsi que 206 pieds carrés au 2me étage du même édifice, Winnipeg, Man.	Personnel de l'arpentage hydrographique, ministère de l'Intérieur.	Un an du 1er décembre 1918.	$135 par mois.
27 "	Sa Majesté	Frederick Chas Dance.	Location d'une partie du terrain n° 8, section 3, Shelburne, Ont.	Entreprise privée	Durant bon plaisir.	$1 par année.
27 "	A. K. Munro et H. Stanton.	Sa Majesté	Locat. de 16 chamb. dans la bâtisse en bois de deux étages, ainsi que l'écurie, à l'angle des rues Menzies et Michigan, Victoria, C.-B.	Hôpital militaire	Six mois à partir du 6 décembre 1918.	$100 par mois.
28 "	Thos C. W. Riley	"	Location de l'édifice n° 1417 sur la 7me avenue ouest, Calgary, Alta.	Résidence des gardes-malades.	Du 1er novembre 1918 au 5 déc. 1921.	$480 par année.
1919.						
1er janv	The Collingwood Shipbuilding Co., Ltd.	"	Location de la propriété Hiram Calvin, n° 131 rue King-Ouest, Kingston, Ont.	Résidence des gardes-mal., min. d. l. Milice.	6 m. à partir du 1er janv. 1919.	$50 par mois.
1er "	The Royal Trust Company et la Commission des hôpitaux militaires.	"	Location de la propriété désignée sous le n° 1171, sur la 3me avenue, nord-est, Moosejaw, Sask.	Ministère de la Milice	Deux ans du 1er janvier 1918.	$20 p. m. pour les prem. 12 m. et $25 p. les 12 mois suivants.
2 "	L. E. Prowse	"	Locat. de 3 chamb. au 1er étage de l'édifice Prowse, r. Grafton, Charlottetown, I.-P.-E.	Surintendant des édifices du Dominion.	Un an du 1er novembre 1918.	$150 par année.
4 "	The Tribune Publishing Co., Ltd.	"	Location de la chambre 410 au 4me étage de l'édifice à l'angle de l'avenue Graham et la rue Smith, Winnipeg, Man.	Directeur du bureau de renseignement.	Un an du jour de l'occupation.	$800 par année.
6 "	Wm M., John H. et G. W. Birks.	"	Location de quatre chambres au 7me étage de l'édifice Birks, angle des rues Granville et George, Vancouver, C.-B.	Surintendant des dragues du Dominion.	Mensuellement, du 15 novembre 1918.	$75 par mois.

• ÉTAT N° 3—Etat des propriétés affermées par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1918 au 31 mars 1919—*Suite.*

Date du bail.	Bailleurs.	Locataires.	Description de la propriété.	A quelle fin.	Durée du bail.	Loyer payable.
1918. 7 janvier	Alex. Bartlet Peddie	Sa Majesté	Location de 240 pieds carrés dans l'édifice Davis, rue Sandwich-Est, Windsor, Ont.	Ecole des métiers, ministère du Rétablissement civil des soldats.	Un an du jour de l'occupation.	$192 par année et $3 p. mois pour les services du concierge (renouvelable).
8 "	Alexandre Chatelain	"	Location de la moitié ouest de l'édifice en brique à deux étages, sur une partie du terrain "D", côté nord d. l. r. King, L'Orignal, Ont	Bureau de poste	Cinq ans du 1er janvier 1919.	$250 par année.
10 "	Scovil Bros, Ltd	"	Location du rez-de-chaussée et les propriétés nos 101 et 107, rue Germain, Saint-Jean, N.-B.	Payeur du district, ministère de la Milice.	Mensuellement, du jour de l'occupation.	$125 par mois.
13 "	Dom. Savings Loan & Investment Co., rep. de la The Masonic Temple Co	"	Location de la chambre n° 218 au 2me étage de l'édifice, angle des rues Richmond et King, London, Ont.	Rétablissement civil des soldats.	Un an du 13 janvier 1919.	$252 par année.
13 "	Langlois & Paradis, Ltée.	"	Loc. d. la chamb. nos 14½ et 15 au 3me étage du bloc St. James St., Québec, Qué.	S.S. Re.-Est	Du jour de l'occupation jusqu'à un an après la guerre.	$540 par année.
13 "	J. V. McLellan	"	Loc. d'une chamb. du "Stockton Bldg." n° 94 rue Prince-William, St-Jean, N.-B.	S. C. Re-Est	Du 15 nov. 1918 au 21 juin 1919.	$175 par année.
15 "	Imperial Canadian Trust Company.	"	Location de la chambre 113 dans l'édifice Canada, Saskatoon, Sask.	Assistant inspecteur de l'impôt.	Un an du 1er janvier 1919.	$228 par année.
17 "	La banque de Montréal	"	Location de la propriété Craigdarrock, de Dunsmuir Castle, Victoria, C.-B.	Commission des soldats invalides.	Un an du jour de l'occupation.	$1,000 p. ann. (renouvel.).
17 "	Finger Lumber Co., Ltd.	"	Location de 1,050 pieds carrés dans l'édifice Kerr, Le Pas, Man.	Régistraire des terrains miniers.	Un an du 1er février.	$50 par mois.
21 "	Ottawa Investment Co., Ltd.	"	Location de l'édifice nos 130–132 rue Queen-Ouest, Ottawa, Ont.	Rétablissement civil des soldats.	Mensuell. de décembre 1918.	$4,888 p. ann.
22 "	Commercial Exchange Bldg. Co., Ltd.	"	Location de la chambre 515, édifice Whelan, Port Arthur, Ont.	"	Six mois du 15 nov. 1918.	$30 par mois.
24 "	L'institution royale pour l'avancement de l'instruction.	"	Location de deux morceaux de terrain formant partie de la propriété du collège Macdonald, Sainte-Anne-de-Bellevue, P.Q.	Hôpital militaire	Du jour de l'occupat. jusqu'à 2 ans après la guerre.	$500 par ann.
25 "	Synode du diocèse de Qu'Appelle.	"	Location de la salle paroissiale de Saint-Paul, Regina, Sask.	Hôpital militaire temporaire, m. de la Milice.	Sept mois du 15 octobre 1918.	$250 par mois.
27 "	La Cie du Québec-Central.	"	Location de l'étage supérieur et l'usage de 2 voûtes, un édifice à Sherbrooke, P.Q.	L'ingén. de district, minist. des Travaux pub.	Un an du 1er février 1919.	$1,500 p. ann.

27 janv.	A. G. Strathy, Limited	Sa Majesté	Location du magasin au n° 287 rue Queen-Ouest, Toronto, Ont.	Dép. de démob. du min. du Rét. civil d. soldats.	Un an du jour de l'occupation.	$1,600.20 par année.
1er février	Margaret M. Cummings	"	Location de la propriété n° 20, rue Sainte-Anne, ruelle du Trésor, Québec, P.Q.	Quartiers généraux de la Milice.	Mensuellement, du 1er octobre 1918.	$81.61 p. mois.
4 "	C. W. Lindsay	"	Location de 919 pieds carrés au 1er étage de l'édifice n° 115 rue Sparks, Ottawa, Ont.	Ministères des Affaires étrangères.	Du jour d. l'occupation jusqu'au 1er nov. 1919.	$45.95 p. mois.
5 "	Mlle Margaret White	"	Location de trois chambres, une voûte et le vestibule dans l'édifice n° 23, rue Saint-Louis, Québec, P.Q.	Les Archives du Canada	Un an du 30 avril 1919.	$35 par mois.
7 "	Ceperly, Rousefell et Cie.	"	Location de 3,151 pieds carrés au rez-de-chaussée, édifice "Tower", angle des rues Beatty et Pender, Vancouver, C.-B.	Hôpital orthopédique, min. du Rét. civil des soldats.	Un an du 1er janvier 1919.	$1,200 par année.
10 "	Thos. W. Watkins	"	Location des chambre nos 300 à 310, inclusivement, dans l'édifice "White" ou "Clyde", angle des rues Hughson et King, Hamilton, Ont.	Ecoles des métiers, min. du Rétab. civil des soldats.	Un an du 1er août 1918.	$213 par mois.
10 "	Union des Charpentiers	"	Location de bureaux dans l'édifice n° 115, rue Sparks, Ottawa, Ont.	Ministères des Affaires étrangères.	Du jour d. l'occupation jusqu'au 1er mai 1919.	$34 par mois.
11 "	Elizabeth Rogers	"	Locat. de 11 chambres et une salle de repos p. les sténographes, au 8ème étage de l'édifice "Rogers", rue Granville, Vancouver, C.-B.	L'inspecteur en chef des pêcheries, ministère du Service Naval.	Deux ans d. jour de l'occupation.	$2,400 par année.
13 "	Notre Dame Investment Company, Limited.	"	Location de la moitié ouest du 4ème étage de l'édifice "Notre-Dame", côté sud de l'avenue Portage, Winnipeg, Man.	Ministère du Rétab. civil des soldats.	Deux ans du jour de l'occupation.	$1,500 par année.
13 "	Notre Dame Investment Co., Ltd.	"	Location des chambres nos 701 à 704, inclusivement, dans l'édifice "Notre-Dame", Winnipeg, Man.	"	Deux ans du 15 janvier 1919.	$900 p. année (renouvelable)
14 "	Sa Majesté	Chas. James Downey.	Droit de passage jusqu'à l'entrée de la rue Russell, Smiths-Falls, Ont.		Durant bon plaisir.	$1 par année.
14 "	Thornton & Douglas, Ltd.	Sa Majesté	Location des chambres 1 et 2 dans l'édifice de la rue Ontario, Stratford, Ont.	Rétablissement civil des soldats.	Six mois du jour de l'occupat.	$12.50 par m. (renouvelable)
14 "	Chas. A. Welsh	"	Location de l'étage supérieur de l'édif. n° 317, Columbia-Ouest, New-Westminster, C.-B.	Rétablissement civil des soldats.	Un an du jour de l'occupation.	$300 p. année (renouvelable)
15 "	James Stuart Mackie	"	Location de bureaux d. l'édifice "Lancaster", Calgary, Alta.	Insp. d. postes et personnel d. l. poste p. ch. fer.	Trois ans du 1er janvier 1919.	$17,766.29 par année.
19 "	La banque Canadienne du Commerce.	"	Location des chambres 1, 4 et 5 au 2me étage de l'édifice de la banque Canadienne du Commerce, Revelstoke, C.-B.	Département des terres, ministère de l'Intérieur.	Mensuellement, du 1er février 1919.	$60 par mois.
22 "	Alexander Building, Ltd.	"	Location du 2ème étage de l'édifice "Read", rue Alexander, Montréal, P.Q.	Magasin d'artillerie et manège militaire.	Du 15 décembre 1918 au 1er mai 1920.	$10,000 par année.
25 "	La banque Royale du Canada.	"	Location de dix bureaux à l'étage supérieur, ainsi qu'une partie du soubassement et une voûte, édifice de la banque Royale, angle des rues Sparks et Metcalfe, Ottawa, Ont.	Arpentage géologique, ministère des Mines.	Un an du 7 avril 1919.	$3,081.50 par année.

ÉTAT N° 3—Etat des propriétés affermées par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1918 au 31 mars 1919—*Suite*.

Date du bail.	Bailleurs.	Locataires.	Description de la propriété.	A quelle fin.	Durée du bail.	Loyer payable.
1919. 1er mars	Franklin Perry McCarthy	Sa Majesté	Location de 486 pds carrés au 1er étage de l'éd. en brique ave. Grand, Indian Head, Sask.	L'inspecteur d. pêcheries, min. du Service Naval.	Un an du 1er mars 1919.	$180 par année.
7 "	La banque de Toronto	"	Location de la chambre n° 1, d. l'édif. sur la rue Queen et l'avenue Logan, Toronto, Ont.	Inspecteur du gaz et de l'électricité.	Un an du 1er mai 1919.	$180 par année.
10 "	Edward Blake Thompson.	"	Location d. propriétés nos 213 et 219 sur le côté nord de la rue Queen, Kingston, Ont.	L'hôpital d'isolation	Un an du 1er mai 1919.	$600 par année.
10 "	Mme Odile Lavoie (épouse de J. Octave Normand).	"	Location d'une partie de la station postale "M", 116 Létourneux, Maisonneuve, P.Q.	Bureau de poste	Un an du 1er mai 1919.	$600 par année.
11 "	The Journal Printing Co., Ltd.	"	Loc. des bureaux aux 2e, 3e, 4e et 5e étages, ainsi que 770 pds carrés au 6e étage, 373 pds carrés au rez-de-chaussée et 220 pds carrés au soubass., éd. de la rue Queen, Ottawa, Ont.	L'Intérieur, l'Agriculture, les Travaux publics et l'Auditeur général.	Cinq ans du 12 janvier 1919.	$13,740.70 par année.
11 "	James Richardson & Sons, Ltd.	"	Location des deux étages supérieurs de l'édifice de l'angle sud-est des rues King et William, Kingston, Ont.	Payeur du district, ministère de la Milice.	Un an du 17 mai 1919.	$1,800 par année.
12 "	Ashbury College Co., Ltd.	"	Location de l'édifice n° 140, avenue Argyle, Ottawa, Ont.	Restaurant de la Chambre des Communes.	Mensuellement, du 1er mars 1919.	$166.66 par mois.
12 "	The World Newspaper Co. of Toronto, Limited.	"	Location du 6me étage de l'édifice n° 40, rue Richmond-Ouest, Toronto, Ont.	Payeur du district, ministère de la Milice.	Du 6 janvier 1919 jusqu'à un an après la guerre.	$4,250.
12 "	John James Garland	"	Location de l'édifice sur la rue Tupper, Portage-la-Prairie, Man.	Division des colis et la messagerie d. douanes.	Un an du 8 avril 1919.	$35 par mois.
13 "	James Stuart Mackie	"	Location des 4me et 5me étages de l'édifice "Lancaster", Calgary, Alta.	Rétablissement civil des soldats.	Un étage, 3 ans du 1er janvier 1919, et l'autre, du jour de l'occupation au 31 décembre 1921.	$13,400 par année.
14 "	L'hon. A. L. Langman	"	Location de l'édifice "Fairbanks-Morse", sur la 8me avenue, Ouest, Calgary, Alta.	Hôpital militaire temporaire.	Un an du 1er janvier 1919.	$900 par mois.
19 "	La Cie du Pacifique-Canadien.	"	Location d'un espace pour les malles, au rez-de-chaussée de la gare de la Compagnie à Saskatoon, Sask.	Ministère des Postes	Un an du 1er décembre 1918.	$540 par année.
19 "	Alex. Macdonald	"	Location des chambres 8 à 13, inclusivement, dans l'édifice "K.W.C.", angle des rues Ward et Baker, Nelson, C.-B.	Ministère du Revenu de l'Intérieur et des Travaux publics.	Un an du 1er avril 1919.	$480 par année.

20 mars	La banque Nationale	Sa Majesté,	Location du 6me étage de l'édfice sur la rue Rideau, Ottawa, Ont.	Les traducteurs	Six mois du 14 avril 1919.	$240 par mois.
21 "	The Post Publishing Co., Ltd.	"	Location de la chambre 5 de l'édifice *Post*, rue Dorchester, Sydney, N.-E.	Sous-rep. du minis. de la Marine et Pêcheries.	Un an du 1er mai 1918.	$180 par année.
22 "	The Trusts and Guarantee Co., Ltd.	"	Location du magasin au n° 606 de la 2e rue, est, Calgary, Alta.	Rétablissement civil des soldats.	Deux ans du 5 déc. 1918.	$720 par année.
25 "	La Cie d'Assurance sur la vie "La Sauvegarde".	"	Location d'un bureau dans l'édifice de la compagnie, angle sud-est des rues Notre-Dame et St-Vincent, Montréal, P.Q.	Service des signaux, ministère de la Milice.	Du 1er mai 1919 au 30 avril 1920.	$400 par année.
25 "	Corporation de la ville de Toronto.	"	Location du vieux bureau d'enregistrement, n° 45 rue Richmond-ouest, Toronto, Ont.	Caserne pour la police militaire.	Mensuellement, du 15 nov. 1918.	$50 p. mois.
25 "	La banque de Toronto	"	Location de quatre bureaux au 1er étage (avec l'usage de la voûte) dans l'édifice *Bank*, ang. des rues King et Brock, Kingston, Ont.	Dép. de démob. du ministère du Rét. civ. des sold. (division C).	Six mois du 14 février 1919.	$37.50 p. mois.
26 "	L'Institution royale pour l'avancement de l'instruction.	"	Location de l'édifice à l'angle nord des rues Mance et Ontario, Montréal, P.Q.	Rétablissement civil des soldats.	Un an du 1er mai 1919.	$1,500 par année.
31 "	Sarah A. Batson	"	Location d'une chambre dans l'édifice, Campobello, N.-B.	Ministère du Ser. Naval	Un an du 31 déc. 1918.	$1,500 par année.

(Les item suivants sont arrivés trop tard pour l'insertion dans le rapport de l'an dernier, 1917-18.)

1910. 28 juillet	D. Joss	Sa Majesté	Location d'un morceau de terre et l'édifice, Lachute, P.Q.	Ministère de la Milice	Dix ans du 1er août 1910.	$120 par année.
1912. 29 janv	R. J. Carson	"	Location de la propriété à l'angle des rues Barrack et Wellington, Kingston, Ont.	" "	Trois ans du 1er fév. 1912.	$600 par année.
1er oct.	Louis J. Breithaupt	"	Location de quatre chambres et le corridor au 1er étage de l'édifice de la *Y.M.C.A.*, 26 rue Queen-nord, Berlin, Ont.	" "	Trois ans du 1er oct. 1912.	$240 par année.
1914. 20 juillet	Dame Caroline Pelletier Rioux.	"	Location de la propriété, Fraserville, P.Q.	" "	Trois ans du 19 mai 1914.	$75 par mois.
7 août	Austen C. McDonald	"	Location du rez-de-chaus. et de l'entrepôt, côté n. de la rue Main, Montague, I.-P.-E.	" "	Cinq ans du 1er août 1914.	$180 par année.
2 nov.	Lindsay & McCluskey	"	Loca. d'une bâtis. en briq. d'un étage, angle s.-o. d. r. Main et Cassels, North Bay, Ont.	" "	Trois ans du 1er nov. 1914.	$600 par année.
24 déc.	Alex. Morrison	"	Location du terrain *Morrison*, Lloyds Cove, Sydney Mines, N.-E.	" "	Un an du 1er nov. 1914 et aussi longtem. que requis.	$10 par année.
1915. 2 janv.	Victoria Garage Co., Ltd	"	Location de la propriété à l'angle des rues Duke et Queen-ouest, Ottawa, Ont.	Automobiles et camions-automobiles.	Un an du 1er mai 1918.	$300 par mois.
"	J. N. Fortin et J. E. Gravelle.	"	Location de la propriété contenant les terrains nos 713, 714, 710, 708, 707 et la partie ouest des ter. nos 706, 709, 711, à Hull, P.Q.	Cantonnement du 70e régiment de Hull.	Cinq ans du 1er sept. 1914.	$2,100 p. ann.

ETAT N° 3—Etat des propriétés affermées par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1918 au 31 mars 1919—*Suite.*

(Les item suivants sont arrivés trop tard pour l'insertion dans le rapport de l'an dernier, 1917-18.)

Date du bail.	Bailleurs.	Locataires.	Description de la propriété.	A quelle fin.	Durée du bail.	Loyer.
1915.						
4 mars	Le Club Royal Kennebecassis.	Sa Majesté	Location des bureaux du 2e étage de l'édifice *Masonic*, rue Germain, Saint-Jean, N.-B.	Ministère de la Milice.	Du 4 mars 1915; aussi longtem. que requis, mais pour pas plus de 4 ans à partir du 1er mai 1915.	$600 p. année.
8 avril	Succession de feu James Coristine.	"	Location 219 et 220 de l'édifice *Coristine*, Montréal, P.Q.	Bureau de l'inspecteur des grains.	5 ans du 1er mai 1915.	$850 p. année.
26 mai	Thomas Hodgins	"	Location d'une partie du terrain n° 158, sur le côté n. de la rue Main, Lucan Village, Ont.	Ministère de la Milice.	Trois ans du 26 mai 1915.	$36 p. année (renouvelable)
1er oct.	Gordon McKay & Co., Ltd	"	Location de tout l'édifice *Gordon McKay*, Brandon, Man.	" "	Du 1er oct. 1915 jusqu'à la fin de la guerre.	$6,000 p. ann.
29 "	Mary Drysdale	"	Location du *Drisdale Home*, Herring Cove, N.-E.	" "	Du 1er nov. 1915, et aussi longtemps que nécessaire.	$5 par mois.
1er nov.	N. Kinsella et J. J. O'Sullivan.	"	Location de l'édifice au n° 274 rue Good, Winnipeg, Man.	" "	Sept mois du 1er nov. 1915.	$200 par mois.
25 "	Blenheim Skating Rink Co., Ltd.	"	Location de la patinoire, Blenheim, Ont.	" "	Cinq ans du 25 nov. 1915.	$150 p. année.
1916.						
4 fév.	Horace A. Aylwin	"	Location de l'édifice *Old Tannery*, Brandon, Man.	" "	Mensuellement, du 4 fév. 1916.	$100 par mois.
15 mars	Standard Reliance Mortgage Corporation.	"	Location des chambres 26 et 27 dans l'édifice *Reliance*, 82-88 rue King-est, Toronto, Ont.	" "	Un an du 15 mars 1915.	$600 p. année.
18 "	Conseil de direction de l'Armée du Salut du Canada.	"	Location de l'édifice *Evangeline Home*, rue St. James, Saint-Jean, N.-B.	" "	Du 18 mars 1916, et pour une période ne dépassant pas un an après la fin de la guerre.	$125 par mois.
15 avril	The Crescent Creamery Co.	"	Location de l'édifice *Crescent Creamery*, n° 85 rue Lombard, Winnipeg, Man.	" "	Mensuellement, du 15 avril 1916.	$150 par mois.
15 "	Ottawa Amateur Athletic Association.	"	Location de l'édifice à l'angle de la rue Elgin et l'avenue Laurier, Ottawa, Ont.	" "	Trois ans du 15 avril 1916.	$6,000 p. ann.

1er juin	Whitmore Bros.	Sa Majesté.	Location de l'édifice à l'angle de la 12e avenue et la rue Hamilton, Regina, Sask.	Ministère de la Milice.	Trois ans du 1er mai 1916.	$3,600 p. année.
24 "	Napoléon Gosselin, fils.	"	Location d'une propriété à Saint-Jean, Ile-Orléans, P.Q.	" "	Du 1er juin 1916 et aussi longtemps que néc.	$9 par mois.
8 juillet	La banque du Dominion.	"	Location de la ch. 206 au 2me étage de l'édi. à l'angle des rues King et Young, Toronto.	" "	Du 8 juill. 1916 au 1er juill. 1917.	$720 p. année.
14 août	Imperial Canadian Trust Co.	"	Location des 4me et 5me étages et une partie du 3me étage de l'édi. "Great West Permanent Loan" nº 336 rue Main, Winnipeg, Man.	" "	Pour la durée de la guerre.	$6,000 p. année.
1er sept.	James Stewart Gregory.	"	Location de 100 pieds de long du côté sud du quai Gregory's Eastern, à l'extrémité de la rue Acadia, Saint-Jean, N.-B.	" "	Un an de la date d'occupation et aussi longtemps que nécessaire.	$30 par mois.
12 "	Alexander Building, Ltd.	"	Location du rez-de chaussée et du 1er étage de l'édi., rue Saint-Alexandre, Montréal, P.Q.	" "	Cinq ans du 1er mai 1916.	$12,500 par année.
20 "	Association d'hygiène de Kingston.	"	Loca. de la prop. Portmouth, Kingston, Ont.	Traitement des tuberculeux.	Jusqu'à 3 ans après la fin de la guerre.	Loyer gratuit.
29 "	Société agricole nº 4.	"	Location de la propriété sur les rues Saunders et Smythe, Fredericton, N.-B.	Ministère de la Milice. " "	Du 29 sept. jusqu'à la fin de la guerre.	$1 par année.
1er nov.	Imperial Canadian Trust Co.	"	Location des chambres 603, 604, 605 et 606, au 6me étage de l'édifice "Great West Permanent Loan," Winnipeg, Man.	" "	Durée de la guerre.	$600 p. année.
1er "	Geo. White & Sons Co., Ltd.	"	Location des propriétés nº 73 et 75 rue King, London, Ont.	" "	Du 1er nov. 1916 jusqu'à six m. après la fin de la guerre.	$1,560 par année.
1er "	Sault Ste Marie Skating Rink & Athletic Co., Ltd	"	Location de la patinoire de la rue Gouin, Sault Marie, Ont.	" "	Un an du 1er novembre 1916.	$2,400 par année.
15 "	Josephine Guy (veuve de feu Duncan Campbell McCallum).	"	Location de la propriété nº 55, avenue Union, Montréal, P.Q.	" "	17½ mois du 15 nov. 1916.	$75 par mois.
1er déc.	Montague Aldous.	"	Location des 1er, 2me, 3me et 4me étages de l'édi. Aldous, rue Princess, Winnipeg, Man.	" "	Un an du 1er décembre 1916.	$4,800.
1er "	Montague Aldous.	"	Location du 4me étage de la propriété nºs 10 et 12, rue Princess, Winnipeg, Man.	" "	Un an du 1er décembre 1916.	$1,200.
1er "	L'hôpital des Sœurs Grises de Regina.	"	Location de l'hôpital des Sœurs Grises de Regina, côté ouest de la rue Angus, Regina, Sask.	" "	Mensuellement, du 1er décembre 1916.	$35 par mois.
1er "	La commission des écoles publiques du district de Saskatchewan.	"	Location de la maison d'école Alexander, Regina, Sask.	" "	Mensuellement, du 1er décembre 1916.	$125 par mois.
12 "	Franco-Canadian Collieries, Ltd.	"	Location du sanatorium Rocky Mountain, Frank, Alta.	La Commission des hôpitaux mili. et rési. des convalescents.	Du 1er sept. 1918 jusqu'à un an après la décla. de la paix.	$50 par mois.

ETAT N° 3—Etat des propriétés affermées par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1918 au 31 mars 1919—*Suite.*

(Les item suivants sont arrivés trop tard pour l'insertion dans le rapport de l'an dernier, 1917-18.)

Date du bail.	Bailleurs.	Locataires.	Description de la propriété.	A quelle fin.	Durée du bail.	Loyer payable.
1917. 19 janvier	Ville de Saskatoon	Sa Majesté	Location de la propriété de la Y.M.C.A., Saskatoon, Sask.	Hôpital militaire	Quinze ans du 12 mars 1917.	$4,000 p. les 2 prem. ann.et la m.prop.de $4,000 p. le reste du t.
19 "	Ville de Sackville	"	Location des casernes Sackville Woodworkers, Ltd., Saskville, N.-B.	Ministère de la Milice	Aussi long. que nécessaire.	Loy. gra. aussi long. q. l'éd. sera oc. p. d.s.
1er février	The Halifax Realty Corporation, Ltd.	"	Location de la brasserie Crystal Spring, Halifax, N.-E.	" "	Deux ans du 1er février 1917.	$2,200 par année.
15 "	La Compagnie d'assurance Continental Life.	"	Location des chambres 516 et 517, dans l'édifice Continental Life, Toronto, Ont.	" "	Un an du 1er mars 1917.	$40 par mois.
15 "	La commission d'instruc. publique de Toronto.	" "	Location des vieilles maisons d'école des rues Givens et Crawford, Toronto, Ont.	" "	Du 15 fév. 1917 jus. la f. d. l. g.	Loyer gratuit.
16 "	La direction de l'église Knox.	"	Location de la salle St. Andrews rue Dewdney, Regina, Sask.	" "	Huit mois du 16 février 1917 et mensuellement après.	$75 par mois.
22 "	La compagnie du Pacifique-Canadien	"	Location de l'hôtel Kootenay Lake, Balfour, C.-B.	Hôpital militaire	Cinq ans du 1er février 1917.	$12,000 pour la période entiè.
10 avril	Donald Kemp Gray et John Russell Gray.	"	Location du 5me étage et du soubassement de l'entrepôt en brique, Hamilton, Ont.	Ministère de la Milice " "	Du 10 avril 1917 jusqu'à la fin de la guerre.	$6,600 par année.
12 "	Frank, A. E. E. et R. Whitmore.	"	Location de l'édifice sur les terrains nos 21, 22, 23 et 24, section n° 184, Regina, Sask.	" "	Du 12 avril 1917 jusqu'à un an après la fin de la guerre.	$400 par mois.
18 "	Moir's, Ltd	"	Location de l'écurie Moir, parc Willow, Halifax, N.-E.	" "	Du 17 mai 1917 et aussi long. que nécessaire.	$40 par mois.
19 "	La province d'Ontario	"	Location de l'école pénitentiaire d'Ontario, Guelph, Ont.	Hôpit. p les soldats rev. du front.	Dix-huit mois du 19 avril 1917.	$25,000 par année.
25 "	Georgina Alice Phillips	"	Location des chambres 304, 305, 306, 307, 308, 309, 310, 312 et 313 dans l'édifice Coronation, Montréal, P. Q.	Ministère de la Milice	Douze mois du 1er mai 1917.	$1,800 par année.
1er mai	H. L. Putnam et la succession John Withell.	"	Location de l'église presbytérienne du n° 91 rue Stanley, Montréal, P.Q.	Ministère de la Milice	Trois ans du 1er mai 1917.	$12,300 par année.
16 "	Le collège d'Alberta.	"	Location des propriétés "A", "B", "C", etc., Edmonton, Alta	" "	Du 16 mai 1917 jusqu'à un an après la guerre.	$11,000 par année.

1er juin	R. J. Ball, R. Brunt, H. Peppler et F. W. Deutschman.	Sa Majesté	Location d'un morceau de terrain ainsi que les bâtisses, terrains nos 17, 18, 19, 20 et 21, section 349, Regina, Sask.	Résidence des gardes-malades, Earl Grey	Deux ans au 1er juillet 1917.	$1,080 pour la période.
27 "	Mme Agnès W. Coates	"	Location de la propriété n° 4325, rue Willow, Vancouver, C.-B.	Commission des hôp. m.	Quatre ans du 1er juillet 1917	$480 par année.
28 "	Alexandre Fraser	"	Location de la propriété n° 333, rue Richmond, London, Ont	Ministère de la Milice	Du 28 juin 1916 jusqu'à 3 mois après la guerre.	$2,100 "
1er juillet	The Canada Bread Company, Limited.	"	Location de la propriété à l'angle des rues Soho et Phoebe, Toronto, Ont.	" "	Cinq ans du 1er juillet 1917.	$490 par mois.
15 "	Thomas H. Blow	"	Location de l'édifice sur les terrains nos 33, 34 et 35, section 53, Calgary, Alta.	" "	Deux ans du 15 juillet 1917.	$600 par année.
30 août	McCallum Hill Building, Limited.	"	Location de l'appartement n° 909 dans l'édifice McCallum Hill, Regina, Sask.	" "	Deux ans du 1er sept. 1917	$40 par mois.
1er sept.	Syndics de l'hôpital général de Toronto.	"	Location d'un vieil hôpital, rue Gerrard. Toronto, Ont.	" "	Sept ans du 1er mai 1917.	$10,000 par année.
1er "	W. A. Mitchell	"	Location du rez-de-chaussée et du soubassement du magasin au n° 71, rue King-ouest, Toronto, Ont.	Commission d'aide aux soldats.	Mensuellement, du 1er septembre 1917.	$75 par mois.
4 "	H. L. Perchard	"	Location de la propriété n° 12, rue Longueuil, Saint-Jean, P.Q.	Ministère de la Milice	Un an du 1er juin 1917.	$2,000 par ann.
12 "	The Vancouver Women's Building, Ltd.	"	Location de 66 pieds, partie sud des terrains nos 10 et 11, section 4, Vancouver, C.-B.	" "	Mensuellement, du 12 septembre 1917.	100 par mois.
15 "	Max Susman	"	Location de l'édifice en béton et les passages, côté sud de la rue Cataraqui, Kingston, Ont.	Mag. d'art., min. de la M.	Cinq ans du 1er sept. 1917.	$2,682 par ann.
1er oct.	A. W. McGregor	"	Location de l'édifice sur les 70 pieds du sud du terrain n° 8, rue Ottawa, Regina, Sask.	Ministère de la Milice	Du 1er oct. 1917 au 30 septembre 1918.	$360 par année.
1er "	La direction de l'université de Toronto.	"	Location de la moitié sud du terr. n° 17, connu sous le n° 1, Queens Park, Toronto, Ont.		Trois ans du 1er oct. 1916.	$1,200 "
1er "	J. N. Carpenter, représentant la Colonial & Continental Church Society of England.	"	Location du collège Emmanuel, Saskatoon, Sask.	Résidence pour les soldats revenus du front.	Un an du 1er oct. 1917.	$1,200 " (renouvelable)
15 "	Henry D. Baird	"	Location de la propriété sur le côté nord de la rue Chapel, Woodstock, N.-B.	Ministère de la Milice	Sept m. et demi du 15 oct. 1917	$20 par mois.
18 "	Mme C. J. Logue	"	Location d'une maison à trois étages sur le côté est de la rue Charlotte, Sydney, N.-E.	" "	Du 1er janv. '18 et aussi longtemps que nécessaire.	$25 "
26 "	La ville de Woodstock	"	Location des écuries Moore, Woodstock, Ont.	" "	Aussi longtemps que requis.	Loyer gratuit.
26 "	La ville de Woodstock	"	Location des écuries de J. C. Hartley, sur la propriété Park, Woodstock, N.-B.	" "	Aussi longtemps que requis.	Loyer gratuit.

ETAT N° 3—Etat des propriétés affermées par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1918 au 31 mars 1919—*Fin.*

(Les item suivants sont arrivés trop tard pour l'insertion dans le rapport de l'an dernier, 1917-18.)

Date du bail.	Bailleurs.	Locataires.	Description de la propriété.	A quelle fin.	Durée du bail.	Loyer.
1917.						
1er nov.	Imperial Canadian Trust Co.	Sa Majesté	Location de la chambre n° 704 dans l'édifice Great West Permanent Loan, Winnipeg, Man	Ministère de la Milice	Mensuellement, du 1er novembre 1917.	$18 par mois.
1er "	La succession Smith	"	Location de la patinoire Ravins, Toronto, Ont.	" "	Un an du 1er nov. 1917.	$250 par mois.
11 "	Montague Aldous	"	Location de 5 étages et le soubasse.de l'édifice Robertson, 133 ave Portage, Winnipeg, Man.	" "	Un an du 11 nov. 1917.	$490 par mois.
12 "	M. P. Warren	"	Location de l'édifice Warren Mfg. nos 786-788 rue King-Ouest, Toronto, Ont.	" "	Du 20 nov. 1917 jusqu'à un an après la guerre.	$135 par mois.
17 "	Imperial Canadian Trust Co.	"	Location des chambres nos 607, 608 et 609 dans l'édifice Great West Permanent Loan, Winnipeg, Man.	" "	Mensuellement, du 17 novembre 1917.	$70 par mois.
19 "	L'Université du collège King.	"	Location d'une partie de l'édifice principal, Windsor, N.-E.	" "	Cinq mois du 1er nov. 1917.	$150 pour la période.
19 "	Archibald McTaggart	"	Location du terrain n° 6, 2e con. de la division "C", Guelph, Ont.	Rétab. civil des soldats.	Du 1er nov. 1917 et, après, annuellement.	$260 par année.
20 "	Mme M. M. Cummings	"	Location d'une maison sur la rue Sainte-Anne, Place d'Armes, et de la maison n° 5, ruelle du Trésor, Québec, P.Q.	Ministère de la Milice	Un mois et 10 jrs du 20 novembre 1917.	$153.33 pour la période (renouvelable).
27 "	N. E. O'Connor	"	Location du rez-de-chaussée de l'édifice Golden Lion et le droit de passage en arrière dudit édifice, Kingston, Ont.	Ecole des métiers, rétab. civil des soldats.	Cinq ans du 1er déc. 1917.	$360 par année
1er déc.	La banque du Dominion	"	Location de la chambre n° 401 au 4e étage de l'édifice Dominion Bank à l'angle sud-ouest des rues King et Yonge, Toronto, Ont.	Ministère de la Milice	Du 1er décembre 1917.	$60 par mois (mensuellement).
5 "	Lawrence Kehoe	"	Location de deux stalles d'écurie, North-Sydney, N.-E.	" " / " "	Du 1er nov. 1917 et aussi longtemps que requis.	$6 par mois.
14 "	Imperial Canadian Trust Co.	"	Location des chambres nos 600 et 703 dans l'édifice Great West Permanent Loan, Winnipeg. Man.	Assistant directeur du service médical.	Mensuellement, du 14 décembre 1917.	$45 par mois.
1918.						
2 janv.	R. K. Jones (Eastern Trust Co.).	"	Location de la Caverhill Hall, à l'angle des r. Sydney et Mecklemburg, St-Jean, N.-B.	Ministère de la Milice	Deux ans du 2 janv. 1918.	$1,000 par ann.
5 "	F. C. Jarvis	"	Location d'une partie de l'édifice Douglas, n° 356 rue Collège, et nos 2, 4 et 6 de l'avenue Brunswick, Toronto, Ont.	Ecole des métiers pour les soldats revenus.	Un an du 7 janv. 1918.	$1,200 par ann.

17 janv.	Imperial Canadian Trust Company.	Sa Majesté	Location des chambres 804, 805 et 806 dans l'édifice "Great West Permanent Loan Building", Winnipeg, Man.	Assistant directeur du service médical.	Mensuellement, du 17 janvier 1918.	$41.25 p. mois.
26 "	R. T. Elliott, H. A. MacLean, H. H. Shandley, H. M. Fullerton et T. S. McPherson.	"	Location du 6me étage et des chambres 501 à 514, au 5me étage, édifice "Central", à l'angle nord-ouest des rues Broad et View, Victoria, C.-B.	Ministère de la Milice	Trois ans du 1er février 1918.	$350 par mois.
1er février	Island Land Company, Ltd.	"	Location des chambres 108, 109, 110 et 111 au 1er étage de l'édifice "Drummond", Montréal, Qué.	Commission des hôpitaux militaires.	Du 1er mai 1918 au 30 avril 1919.	$1,567.50 par année.
1er "	James M. Caines	" "	Location d'écuries, bâtisses et terrains, Kingston, Ont.	Ministère de la Milice	Trois ans du 1er février 1918.	$800 par année.
1er "	Island Land Co., Ltd	"	Location des chambres 300 à 306, au 3me étage de l'édifice "Drummond", Montréal, Québec.	Commission des hôpitaux militaires.	Du 1er mai 1918 au 30 avril 1919.	$3,432.50 par année.
1er "	Island Land Co., Ltd	"	Location des chambres 221 et 222 au 2me étage de l'édifice "Drummond", Montréal, Qué.	" "	Du 1er février 1918 au 30 avril 1919.	$1,332 par année.
5 "	The Clark Stuart Co., Ltd	"	Location de toutes les chambres au 5me étage de l'édifice "Clark Stuart", Vancouver, C.-B.	Ministère de la Milice	1 mois du 1er février 1916 et après, mensuellement.	$150 par mois.
11 "	La corporation de la ville de Victoria.	"	Location de terrains agricoles et d'édifices, aux casernes "Willow Park" (Oak Bay), Victoria, C.-B.	" "	Du 1er août 1916 jusqu'à la fin de la guerre.	$150 par mois pour moins de 200 soldats, $300 p. m. pour m. d'un mille et $600 pour plus d'un mille.
22 "	Kenneth A. McLeod	"	Location des chambres 617–618 et 619 dans l'édifice du bailleur, Edmonton, Alta.	Ministère des Mines	Deux ans du 15 janvier 1918.	$720 par année.
24 "	Lyman Tube & Supply Co., Ltd.	"	Location des 3me et 4me étages de l'édifice situé sur la ruelle Sainte-Sophie, Montréal, Qué.	Commission des soldats invalides.	Un an et trois mois du 1er février 1918.	$3,000 par année.
26 "	J. H. Morin	"	Location de l'annexe "Balmoral", Sudbury, Ont.	Ministère de la Milice	Un an du 26 février 1919.	$1,200 par année.
1er mars	Saskatchewan Mortgage & Trust Corp., Ltd.	"	Location de trois magasins sur la 13me avenue, Regina, Sask.	" "	Un an du 1er mars 1918.	$1,200 par année.
12 "	La Cie des Carrières de Beauport, Ltée.	"	Location de la propriété de la manufacture de vinaigre, Saint-Jean, P.Q.	" "	Un an du 27 septembre 1917.	$2,000 par année.
12 "	L'institution royale pour l'avancement de l'instruction.	"	Location de la propriété à l'angle nord-est des rues Mance et Ontario, Montréal, Qué.	Commission des soldats invalides.	Trois ans du 1er mai 1918.	$1,500 par année.
25 "	Percy C. Black et J. W. Regan (liquidateurs de la "Nova Scotia Carriage, Ltd".)	"	Location d'un certain terrain à Amherst, N.-E.	Cantonnement des troupes.	Deux ans du 25 mars 1918.	$7,000 par année.

GALERIE NATIONALE DU CANADA

(Par ERIC BROWN, *directeur.*)

Le local de la Galerie nationale, au musée Victoria, étant encore occupé par le Parlement, il a fallu nécessairement concentrer notre travail sur la seule branche d'activité qui reste ouverte et qui consiste à prêter des œuvres d'art à toutes les galeries artistiques et les autres institutions qui ont le local voulu pour en donner une exhibition publique et à utiliser ainsi, dans toute la mesure du possible, les ressources de la Galerie nationale, ce qu'on ne pouvait faire à Ottawa.

Les crédits annuels antérieurs de $18,000 avaient permis l'achat d'un nombre limité d'œuvres artistiques canadiennes et, au moyen du système de prêts pour exhibitions, les commissaires avaient pu continuer cette œuvre, sinon la développer davantage, en réponse au nombre toujours croissant de demandes.

Pour l'année courante, les Commissaires demandèrent au ministre des Travaux publics un montant de $20,000, qu'on considérait être le minimum requis pour continuer l'œuvre de la Galerie nationale jusqu'à des jours meilleurs et à entretenir les possessions artistiques actuelles.

Cette demande fut refusée sans que les Commissaires fussent consultés et un montant de $8,000 seulement fut voté, ce qui empêcha absolument tout développement de cette œuvre entreprise avec la sanction du gouvernement et ne fut même pas suffisant pour qu'on puisse faire les travaux nécessaires pour conserver les œuvres d'art déjà acquises.

Devant cette attitude du gouvernement envers les œuvres d'art en général et la Galerie nationale en particulier, les Commissaires ne se proposent pas de soutenir davantage leur contention qu'il n'y a aucune économie réelle à refuser des montants suffisants pour les fins artistiques. Les Commissaires désirent rencontrer le premier ministre afin de lui expliquer personnellement la situation et espèrent voir un changement se manifester dans l'attitude du gouvernement envers leur travail.

Des prêts d'œuvres d'art ont été faits aux endroits suivants:

Moosejaw, Sask.	(peintures).	Winnipeg, Man.	(peintures).
Port Arthur, Ont.	"	Hamilton, Ont.	"
Fort William, Ont.	"	Sherbrooke, P.Q.	"
Regina, Sask.	"	Saint-Jean, N.-B.	"

Des exhibitions spéciales furent tenues aux endroits suivants:

Une collection de trente-quatre peintures canadiennes furent exhibées dans les galeries artistes suivantes, aux Etats-Unis, du 15 novembre 1918 au 1er juillet 1919: St. Louis, Mo.; Muskegon, Mich.; Minneapolis, Minn.; Chicago, Ill., et Milwaukee, Wisc.

Une collection de soixante-quinze peintures fut prêtée au musée artistique de Toronto, du 7 janvier au 23 février 1919.

Toutes ces exhibitions obtinrent un grand succès et le nombre grandissant de demandes qui nous sont faites indique un éveil du goût artistique, dans tout le pays.

Le prix de voyages de $1,000, accordé par la Galerie nationale, ne fut pas donné cette année, car, malgré que les Commissaires l'eussent mentionné d'une manière spéciale, ce montant ne fut pas voté.

Certains règlements nécessités par des augmentations de salaires, furent passés en vertu de l'article 5, du paragraphe C, de la loi créant la Galerie nationale du Canada, et furent approuvés par l'honorable ministre des Travaux publics.

Le règlement suivant, passé en vertu de l'article 5, paragraphe D, fut approuvé:

Les Commissaires se sont réunis officiellement en deux occasions et les œuvres d'art suivantes ont été achetées ou acceptées comme dons:

DONS.

J. H. Sandham	Huit dessins.
Palmer Cox	Trois dessins. (Don de M. George Iles.)
Daniel Fowler	Aquarelle "Passeroses". (Don du Dr F. J. Shepherd.)
Charles de Belle	"Une journée glaciale". (Don de l'Académie Royale des Arts.)
Stanley Harrod	Deux vignettes. (Don de sir Edmund Walker.)
A. H. Howard	Une vignette. (Don de sir Edmund Walker.)
Quatre-vingt-dix vignettes canadiennes.	(Don de M. Stanley Harrod.)

ACHATS.

Palmer Cox	Vingt-deux dessins.
Flaxman	Six dessins: "Combat pour le corps de Patrocle". "Leucothoé sauvant Ulysse". "Matin". "Scylla". "Ulysse se préparant à combattre Iros". "Etude pour un dessin de l'Iliade".

CANADA

RAPPORT ANNUEL

DU

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX

Pour l'exercice commencé le 1er avril 1918, et clos le 31 mars 1919

Soumis conformément aux dispositions des Statuts revisés du Canada, 1906 chapitre 35, article 33

(Traduit de l'anglais)

IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT



OTTAWA
THOMAS MULVEY
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1920

[No. 20—1920]

A Son Excellence le duc de Devonshire, C.J., C.P., G.C.M.G., G.C.O.V., etc., etc., etc.
Gouverneur général et Commandant en chef du Dominion du Canada.

PLAISE A VOTRE EXCELLENCE:

Le soussigné a l'honneur de présenter à Votre Excellence le rapport du ministère des Chemins de fer et Canaux du Canada pour l'exercice clos le 31 mars 1919.

J. D. REID,
Ministre des Chemins de fer et Canaux.

TABLE DES MATIÈRES.

APPENDICES.

RAPPORT

DU

Sous-ministre des Chemins de fer et Canaux

POUR

L'EXERCICE CLOS LE 31 MARS 1919.

A l'honorable J. D. Reid,
Ministre des Chemins de fer et Canaux.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport suivant du ministère des Chemins de fer et Canaux pour l'exercice clos le 31 mars 1919.

Cette année encore nous avons pratiqué toute l'économie possible dans l'impression de nos documents. Nous avons donné, comme par le passé, une forme condensée à nos états qui indiquent néanmoins tous les détails relatifs aux recettes et dépenses.

Les états concernant les chemins de fer du Gouvernement canadien sont complètement séparés de ceux qui se rapportent au réseau du chemin de fer Canadian Northern, étant donné que cette dernière organisation présente un rapport annuel distinct.

L'exercice financier du chemin de fer Canadian Northern se termine le 31 décembre en vertu du chapitre 13, 9-10, George V.

Les états et tableaux suivants contiennent un résumé des résultats de l'exploitation des deux chemins de fer.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

G. A. BELL,
Sous-ministre.

I.—CHEMINS DE FER DU GOUVERNEMENT CANADIEN.

ÉTAT DES RECETTES ET DÉPENSES.

Recettes d'exploitation.	Ch. de fer du gouvernement canadien, 12 mois clos le 31 mars 1919.	Ch. de fer Québec et St-Jean, 12 mois clos le 31 mars 1919.	Ch. de fer Canadian Northern, 12 mois clos le 31 mars 1919.	Grand total.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Trafic des voyageurs	8,850,909 57	32,270 14	7,824,444 44	16,707,624 15
Trafic des marchandises	27,251,553 41	101,987 94	36,735,869 46	64,089,410 81
Poste et messageries	1,240,359 36	3,407,11	1,209,804 67	2,453,571 14
Divers	181,874 93		1,539,893 34	1,721,768 27
Trafic océanique	538,966 83			538,966 83
Recettes totales	*38,063,664 10	137,665 19	47,310,011 91	85,511,341 20
Frais d'exploitation.				
Entretien de la voie et travaux	10,177,188 59	80,555 26	9,060,264 79	19,318,008 64
Entretien de la voie et travaux, outillage	7,861,706 77	8,787 92	8,498,673 11	16,369,167 80
Frais du trafic	514,046 59	4,043 47	797,181 68	1,315,271 74
Frais de transport	23,121,416 15	95,572 19	23,907,348 28	47,124,336 62
Frais divers	642,370 96		576,071 12	1,218,442 08
Frais généraux	686,402 74	3,731 21	1,223,410 96	1,913,544 91
Frais d'exploitation, total	43,003,131 80	192,690 05	44,062,949 94	87,258,771 79
Louage d'outillage	157,866 22	29,737 38		187,603 60
Taxes, loyers, moyens communs d'exploitation	693,804 22	46,174 85	1,599,325 32	2,339,304 39
Total	43,854,802 24	268,602 28	45,662,275 26	89,785,679 78
Résumé.				
Recettes	38,063,664 10	137,665 19	47,310,011 91	85,511,341 20
Dépenses	43,854,802 24	268,602 28	45,662,275 26	89,785,679 78
Recettes nettes, ch. de fer «Canadian Northern			1,647,736 65	
Déficit, ch. de fer du Gouvernement Canadien	5,791,138 14			
Déficit, ch. de fer Québec et St-Jean		130,937 09		
Déficit net, toutes les lignes				4,274,338 58

*On n'a pas déduit le louage du matériel au sujet des chemins de fer du Gouvernement canadien. Ce montant est ajouté aux dépenses d'exploitation dans le tableau ci-dessus de manière à se conformer à l'état concernant le réseau du chemin de fer Canadian Northern.

II.—RÉSEAU DU CHEMIN DE FER CANADIAN NORTHERN.

ÉTAT DES RECETTES ET DES DÉPENSES D'EXPLOITATION.

L'acquisition des actions du chemin de fer Canadian Northern par le Gouvernement du Dominion étant devenu fait accompli à compter du 30 septembre 1917, le rapport annuel des recettes et des dépenses d'exploitation a été divisé de manière à couvrir deux étapes distinctes, savoir, du 1er octobre 1917 au 31 décembre 1917 et du 1er janvier 1918 au 31 décembre 1918.

ÉTAT DES DÉPENSES ET DES RECETTES—PREMIÈRE PÉRIODE.

Recettes.		
Recettes	$ 11,264,978 56	
Recettes diverses	361,566 21	
		$ 11,626,544 77
Dépenses.		
Frais d'exploitation	$ 9,853,944 56	
Loyers, impôts, etc	326,934 21	
		$ 10,180,878 77
Recettes nettes		$ 1,445,666 00
Autres dépenses, frais obligatoires (réseau), intérêt, etc		3,779,718 53
Déficit net		$ 2,334,052 53

Les résultats de l'exploitation du réseau pour la seconde période sont les suivants:

Recettes brutes—		
Trafic des voyageurs	$ 7,824,444 44	
Trafic des marchandises	36,735,869 46	
Poste, messageries et télégraphe	1,212,881 95	
Recettes diverses	1,536,816 06	
	$ 47,310,011 91	
Intérêt et profit provenant des élévateurs, compagnies subsidiaires, placements, etc	1,752,700 59	
		$ 49,062,712 50
Frais d'exploitation	$ 44,062,949 94	
Louage du matériel, impôts, loyers, etc	1,599,325 32	
		$ 45,662,275 26
Recettes nettes		$ 3,400,437 24
Frais d'intérêt		17,898,246 74
Déficit net		$ 14,497,809 74
Déficit total pour les 15 mois antérieurs au 31 décembre 1918		$ 16,831,862 27

Nombre de milles.—Le nombre de milles de voies en exploitation le 31 décembre 1918 était de 9,566·5.

Recettes d'exploitation.—Les recettes brutes pour 1918 ont été augmentées de $5,839,990.07 sur celles de 1917, soit une augmentation de 14.08 pour cent.

Trafic.—Le trafic des voyageurs accuse une augmentation de $769,016.63 sur celui de l'exercice précédent, bien qu'il y ait une diminution d'environ 389,000 dans le nombre des voyageurs. Il y eut également une diminution de 545,035 dans le nombre de tonnes transportées, cette diminution étant due en grande partie à la pauvreté de la récolte de 1917. L'état indique à ce sujet une diminution de 18,986,113 boisseaux de grain transportés si on le compare avec les résultats du même trafic des douze mois précédents.

Frais d'administration.—Ces frais ont considérablement augmenté à cause surtout de l'augmentation des salaires et un hiver qui est jugé le plus rigoureux que l'on ait vu depuis bien longtemps.

Pendant l'année la somme payée en salaires a augmenté de $1,890,000 à $2,815,000, soit une augmentation de $925,000 ou près de 50 pour 100. Outre les salaires, les autres frais d'administration ont été beaucoup plus élevés que par le passé. A cause de toutes ces conditions le coût d'administration pour l'année a été augmenté de $10,036,297.51, soit 29·40 pour 100.

Ventes de terres.—Depuis la publication du dernier rapport annuel les ventes de terres ont rapporté la somme de $1,588,264.14, représentant une moyenne de $19.45 de l'acre; il en reste encore 818,958 acres à vendre.

Matériel nouveau.—Pour assurer le bon fonctionnement et l'agrandissement du service des trains, on a commandé pendant l'année le nouveau matériel suivant:

70 locomotives,	250 wagons-gondoles,
150 wagons frigorifiques,	500 wagons plats,
5,000 wagons fermés,	40 wagons-réservoirs.
300 wagons à bestiaux,	

Lignes acquises.—Au cours de l'année le chemin de fer Toronto Suburban (fonctionnant à l'électricité) dont le service couvre un parcours de 65 milles en fonctionnement et 19 milles en construction, a été acquis.

Têtes de ligne.—Le terminus Leaside à Toronto a été mis en fonctionnement au cours de l'été de 1919. Cet établissement pourvoit aux réparations nécessaires des services ferroviaires de l'Ontario.

Tunnel de Montréal.—Ce tunnel est ouvert au trafic depuis le 21 octobre 1919.

Construction et améliorations.—On a adopté un programme de construction qui pourvoit au parachèvement des lignes partiellement construites et à la construction des lignes projetées.

Pour plus de détails au sujet de l'administration du réseau du chemin de fer Canadian Northern, on pourra consulter le rapport annuel publié par le bureau des administrateurs.

SERVICES OCÉANIQUES.

Au commencement de 1918 le Gouvernement du Dominion ayant constaté le besoin d'une flotte marchande propre au développement de notre commerce d'exportation donna des commandes aux compagnies canadiennes de construction maritime pour la construction d'un grand nombre de vaisseaux propres au service océanique. Le Gouvernement a pris les mesures nécessaires pour que ces vaisseaux soient mis en mouvement par une compagnie constituée en corporation sous le titre de la Marine Marchande du Gouvernement Canadien, Limitée, dont les directeurs sont les membres de la Commission des Chemins de fer. Douze de ces vaisseaux ont déjà été livrés et les services suivants ont été organisés: Montréal et St. Johns, Terre-Neuve, Cuba, les Antilles, le Sud d'Amérique et les divers ports du Royaume-Uni, lesquels services continueront à utiliser Halifax ou Saint-Jean comme point de démarrage pendant les mois d'hiver. Ces mêmes vaisseaux ont déjà transporté des cargaisons à des ports français et de Vancouver jusqu'aux ports du Royaume-Uni en passant par le canal de Panama; on doit aussi organiser prochainement un service entre Vancouver et l'Australie. Dès que les autres vaisseaux seront livrés par les entrepreneurs, de nouveaux services de transport océanique seront organisés, et l'on entretien la confiance que le mouvement de ces divers vaisseaux constituera une forte réclame en faveur de l'industrie canadienne en général et, par suite, devra apporter aux chemins de fer nationaux du Canada une forte augmentation de trafic.

III.—RÉSUMÉ GÉNÉRAL.

*DÉPENSES POUR LES CHEMINS DE FER DU GOUVERNEMENT CANADIEN.

Les déboursés faits par le ministère, ou par son entremise, au cours de l'exercice clos le 31 mars 1919 se sont élevés à $92,227,084.05, dont $85,390,725.50 étaient pour les chemins de fer, $3,964,508.74 pour les canaux, et $2,871,849.71 en frais généraux.

Les dépenses pour chemins de fer portées au compte du capital s'élevaient à $40,849,942.43, dont $12,767,481.83 pour le matériel roulant des chemins de fer du gouvernement canadien, $10,537,031.24 pour le chemin de fer Intercolonial, $3,489,313.53 pour l'achat du chemin de fer Québec et Saguenay, $1,149,900.79 pour la construction dudit chemin de fer Québec et Saguenay, ainsi que $207,092.20 pour l'achat de rails, etc., devant servir au même; $732,-752.53 en faveur du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, $126,201.30 pour le chemin de fer *New Brunswick and Prince Edward Island;* $1,450,304.81 —moins $600,000 provenant de la vente du tranversier-transbordeur «Leonard», et moins la somme de $149,799.91 pour un chèque en faveur de J. G. Hearn et retourné et déposé au crédit du receveur général,—pour le chemin de fer Transcontinental; $37,829.81 pour le chemin de fer *Moncton and Bouctouche;* $42,304.58 en faveur du chemin de fer *Salisbury and Albert;* $34,566.47 pour le chemin de fer *St. Martins;* $7,250.60 pour le chemin de fer *York and Carleton;* $47,209.98 pour le chemin de fer *Elgin and Havelock*, et $9,733,333.24 pour l'acquisition des actions du chemin de fer *Canadian Northern;* $562,557.80 pour le chemin de fer de la Baie d'Hudson et $77,849.84 pour le chemin de fer International.

Les dépenses faites relativement au pont de Québec se sont élevées à $656,761.79.

Les frais pour chemins de fer à porter au compte des dépenses d'exploitation s'élevaient à $43,889.626.07, et étaient ainsi réparties: $28,242,111.11 pour le chemin de fer Intercolonial, $549,310.26 pour le chemin de fer International du Nouveau-Brunswick, $13,028,381.49 en faveur du chemin de fer Transcontinental National, $1,596,049.91 pour le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, $192,690.05 pour le chemin de fer St-Jean et Québec, $68,432.48 pour le chemin de fer *Moncton and Buctouche*, $95,967.51 pour le chemin de fer *Salisbury and Albert*, $45,930.81 pour le chemin de fer *St. Martins*, $22,409.05 pour le chemin de fer *York and Carleton*, et $48,343.40 pour le chemin de fer *Elgin and Havelock.*

La somme payée pour divers frais aux fins de chemins de fer s'élevait à $432,351.78, dont la somme à porter au compte du revenu était de $17,000 et celle à porter au compte des recettes s'élevait à $415,351.78.

Les dépenses encourues à cause de subsides s'élevaient à $218,805.32.

DÉPENSES POUR LES CANAUX.

Les frais encourus à cause des canaux et qui s'élevaient à $3,964,508.74, ont été répartis de la manière suivante: $2,211,935.48 sur le compte du capital, $164,046.18 sur le compte des recettes, $1,588,527.08 sur le compte du revenu. De cette somme $846,588.98 était imputable au compte du personnel et $741,-938.10 à celui des réparations.

Les diverses dépenses s'élevant à $2,871,849.71 ont été réparties comme suit: $744,575.08 pour crédits de guerre, $335,384.68 pour la restauration de Halifax, $1,791,331.97 pour divers comptes ouverts pour matériel de chemin. de fer, Statuts de 1918, chap. 38, et $557.98 pour divers comptes.

---

* Non compris le réseau du chemin de fer Canadian Northen.

REVENUS.

Les revenus provenant des chemins de fer et des canaux s'élevaient à $38,400,379.69.

Les revenus provenant des chemins de fer se sont élevés à $38,013,725.69 et étaient répartis de la manière suivante: $26,435,343.78 du chemin de fer Intercolonial, y compris le chemin de fer *New Brunswick and Prince Edward Island;* $202,354.27 du chemin de fer International; $10,412,407.56 du chemin de fer Transcontinental National; $741,514.58 du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard; $107,927.81 provenant du chemin de fer St-Jean et Québec; $32,610.20 du *Moncton and Buctouche;* $13,447.08 du *Elgin and Havelock;* $16,694.06 du chemin de fer *St. Martins;* $6,954.35 du chemin de fer *York and Carleton,* et $44,472 du chemin de fer *Salisbury and Albert.*

Les recettes provenant des canaux se sont élevées à $387,654.90. A ce chiffre les recettes provenant de l'élévateur de Port-Colborne y ont contribué au montant de $129,676.68, le reste provenant de loyers, droits de havre, etc.

DÉPENSES D'EXPLOITATION ET RECETTES COMPARÉES.

Les dépenses d'exploitation de chemin de fer s'élevaient à $43,889,626.07, et les recettes provenant de cette source se chiffrèrent à $38,013,725.69 seulement, créant un déficit de $5,875,900.38 dans l'exploitation des chemins de fer du Gouvernement Canadien.

Le déficit de chacun des chemins de fer exploité par le gouvernement est indiqué en détail à l'appendice II, le rapport des administrateurs des chemins de fer du gouvernement canadien.

IV.—CHEMINS DE FER DU GOUVERNEMENT CANADIEN.

ÉTATS COMPARATIFS.

Sans tenir compte des frais de louage de matériel qui se sont élevés à $157,866.22, le trafic des voyageurs, des marchandises, des messageries et du service océanique sur les lignes du gouvernement, a rapporté, en 1917-18, la somme de $27,176,518.58, et en 1918-19, la somme de $37,905,797.88, soit une augmentation de $10,729,279.30.

Le total des dépenses d'exploitation des lignes appartenant au gouvernement s'est élevé pendant l'exercice 1917-18 à $33,259,488.02, et en 1918-19 à $43,696,936.02, soit une augmentation de $10,437,448.

Le coût de l'entretien des voies, des structures et du matériel, en 1917-18, s'est élevé à $13,268,810.39, et en 1918-19, à $18,038,895.36, soit une augmentation de $4,770,084.97.

Les frais du trafic, en 1917-18, s'élevaient à $442,456.42, et en 1918-19, à $514,046.59, soit une augmentation de $71,590.17.

Les frais de transport sur les lignes appartenant au gouvernement se chiffrèrent à $17,877,073.67 en 1917-18 et, en 1918-19, à $23,121,416.15, ce qui représente une augmentation de $5,244,342.48.

Les divers frais imputables au compte de l'exploitation (y compris les loyers des lignes louées), qui en 1917-18 s'étaient élevés à $1,671,147.54 se chiffrèrent pour l'exercice 1918-19 à $2,022,577.92, soit une augmentation de $351,430.58.

Les frais de réparations aux locomotives, aux wagons de passagers et de marchandises, qui en 1917-18 s'étaient élevés à $5,069,880.37 se chiffrèrent en 1918-19 à $6,702,137.81, ce qui représente une augmentation de $1,632,257.44.

Le parcours des lignes appartenant au Gouvernement et exploitées par lui comptait 4,092·98 milles plus 120·35 milles couverts par le chemin de fer St-Jean et Québec, soit un total de 4,213·33 milles, non compris 80·16 milles de la deuxième voie principale; 338·03 milles de voies d'évitement et 735·16 milles de voies de garage et d'embranchements, ce qui donne un grand total de 5,366·68 milles de voie ferrée.

Les recettes par mille de chemin de fer provenant des lignes appartenant au gouvernement s'élevaient, en 1917-18, à $6,735.95 et, en 1918-19, à $9,149.29, soit une augmentation de $2,383.34.

Les dépenses par mille de chemin de fer faites aux fins des lignes appartenant au Gouvernement s'élevaient en 1917-18 à $8,310.96 et en 1918-19 ài $10,541.39, soit une augmentation de $2,230.43.

Les recettes par train-mille sur les lignes appartenant au gouvernement s'élevaient en 1917-18 à $2.15 et en 1918-19 à $2.98, soit une augmentation de 83 sous.

Les frais par train-mille sur ces mêmes lignes s'élevaient en 1917-18 à $2.63 99/100 et en 1918-19 à $3.44 11/100, ce qui représente une augmentation de 80·62 sous.

Le parcours total des chemins de fer appartenant au gouvernement comprenait, en 1917-18, 12,471,308 train-milles et, en 1918-19, 12,538,149, soit une augmentation de 66,841 train-milles.

CHEMIN DE FER ST-JEAN ET QUÉBEC.

Les recettes provenant des services des voyageurs et des marchandises, de la poste et des messageries, se sont élevées en 1917-18 à $64,438.29 et, en 1918-19, à $071,927.21, soit une augmentation de $43,489.52.

Les frais de transport en 1917-18 se chiffraient à $80,713.93 et, en 1918-19, à $192,690.05, ce qui donne une augmentation de $111,976.12.

L'entretien de la voie et les constructions ainsi que l'entretien du matériel s'élevaient en 1917-18 à $53,414.05 et, en 1918-19, à $89,343.18, soit une augmentation de $35,929.13.

Les recettes par mille en 1917-18 étaient de $537.57 et, en 1918-19, elles s'élevaient à $896.78, soit une augmentation de $359.21.

Les dépenses par mille en 1917-18 étaient de $1,176.04 et, en 1918-1919, elles s'élevaient à $1,601.08, soit une augmentation de $425.04.

Le nombre total de train-milles compris dans le parcours était en 1917-18 de 75,491 ,et en 1918-19, de 79,496, soit une augmentation de 4,005 milles.

MAGASINS DES CHEMINS DE FER DU GOUVERNEMENT CANADIEN.

La valeur du matériel acheté et celui qui fut fourni par les autres ministères s'élevait à $29,225,669.49, et la valeur du matériel distribué représentait la somme de $22,627,004.55, et du matériel vendu celle de $1,683,211.14. Nous avons encore en magasin du matériel pour la valeur de $11,497,649.13.

DIVERS.

Le rapport des administrateurs des chemins de fer du gouvernement canadien (appendice II) contient sous la forme de tableaux les états détaillés concernant l'exploitation et l'entretien des chemins de fer du gouvernement canadien; on pourra consulter ce rapport pour plus de renseignements.

Le rapport du comptable du ministère (appendice I), expose la somme des recettes et des dépenses touchées et faites par le ministère. Ces renseignements y sont donnés sous la forme de tableaux.

GRAND TOTAL DES RECETTES ET DES DÉPENSES.

Le grand total des dépenses jusqu'au 31 mars 1919 s'élève à $1,067,463,303.67, dont la somme de $890,503,207.64 a été affectée aux chemins de fer, et celle de $171,432,799.73 pour les canaux et $5,527,296.30 pour diverses dépenses.

Le grand total des recettes au 31 mars 1919 était de $331,117,775.47, dont $313,649,981.03 provenant des chemins de fer et $17,467,794.44 des canaux.

DROITS DE PASSAGE.

Nul droit de passage n'a été perçu sur les canaux depuis la clôture de la navigation de la saison de 1903.

V.—CHEMINS DE FER EXPLOITÉS.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Ce chemin de fer s'étend de l'océan Atlantique, c'est-à-dire des ports de Halifax, Saint-Jean, Sydney et North Sydney, à Sainte-Rosalie dans la province de Québec, y compris les droits de passage sur la voie du Grand-Tronc de ce dernier centre jusqu'à Montréal.

Le 1er mars 1908, le parcours de l'Intercolonial, dont l'extrémité ouest était à Lévis, vis-à-vis Québec, fut prolongé jusqu'à Montréal au moyen de baux obtenus des compagnies du Grand-Tronc et du chemin du comté de Drummond, ce qui donna à l'Intercolonial, ou à la ligne du gouvernement, une extension de 169.81 milles.

Le contrat de louage au sujet d'une demi-part ou intérêt non divisé et conclu avec la compagnie du Grand-Tronc en date du 1er février 1898 était confirmé, après avoir subi certaines modifications, par la Loi 62-63 Vic. chap. 5 (1899). Ce contrat couvrait la distance entre la gare de Sainte-Rosalie et la cité de Montréal avec têtes de ligne à ce dernier point; il couvrait encore la jonction Jacques-Cartier, le pont des Chaudière et ses abords, et l'usage du pont Victoria au-dessus du fleuve Saint-Laurent en amont de Montréal. Le terme de ce contrat s'étend à une période de quatre-vingt-dix-neuf ans à compter du 1er mars 1898, renouvelable moyennant terme semblable de quatre-vingt-dix-neuf ans; le loyer annuel étant fixé à $140,000.

En vertu de l'autorité de la Loi 62-63 Vic. chap. 6 (1899), le Dominion faisait l'acquisition du chemin de fer du comté de Drummond, à partir de Chaudière jusqu'à Sainte-Rosalie, ainsi que l'embranchement de Saint-Léonard à Nicolet; le permis de transport étant accordé en vertu d'un acte en date du 7 novembre 1899.

Le 1er octobre 1904 le chemin de fer Canada Eastern, qui s'étend de Gibson à Loggieville—soit un parcours de 123.67 milles—était acheté et le 19 avril 1905 le pont hypothéqué de Fredericton et St-Mary avec la propriété qui s'y rattache, soit 1.33 mille, était livré au gouvernement.

En septembre 1911, l'embranchement de Ferrona Junction à Sunny Brae, parcours de 12.52 milles, était acquis.

Le chemin de fer Intercolonial dessert six ports situés sur l'océan Atlantique: Pointe du Chêne, Pictou, Halifax, Saint-Jean, Sydney et Sydney Nord, ainsi que les ports du fleuve Saint-Laurent, Lévis, vis-à-vis la cité de Québec, et Montréal.

La longueur totale de la route exploitée au cours de l'exercice clos le 31 mars 1919 était 1,563.81 milles, y compris les 5.95 milles du chemin de fer Vale.

EMBRANCHEMENT DU CHEMIN DE FER WINDSOR.

Cette route s'étend de Windsor Junction, sur l'Intercolonial, à Windsor, N.-E., où elle se raccorde avec le chemin de fer Dominion Atlantic. Elle a un parcours de 32 milles.

Cette route était affermée à la compagnie du chemin de fer Dominion Atlantic (C.P.R.) pour une période de 99 ans à compter du 1er janvier 1914, moyennant un loyer annuel de $22,500.

CHEMIN DE FER NEW BRUNSWICK AND PRINCE EDWARD ISLAND.

En vertu d'un contrat en date du 18 mars 1915, contrat ratifié par la Loi de 1915, chapitre 16, et en vertu d'un arrêté du Conseil en date du 12 mai 1915, ce chemin de fer a été acheté par le gouvernement et fait partie du réseau des chemins de fer du gouvernement. Le prix payé pour cette route était de $270-000. Le contrat stipulait qu'il devait être considéré comme mis en vigueur le 1er août 1914, et que le gouvernement devait en avoir le droit de possession unique, de l'exploiter et d'en toucher toutes les recettes jusqu'à ce que le transfer en soit effectué et le prix d'achat payé au complet. Le transfert n'a pas encore été effectué au complet, mais le gouvernement prit possession de ce chemin de fer le 31 août 1914 et il en fait l'exploitation depuis cette date.

Cette route a un parcours de 36.05 milles et s'étend de Sackville au Cap Tourmentine, Nouveau-Brunswick, opérant ainsi le raccordement entre le chemin de fer l'Ile du Prince-Edouard et le nouveau traversier transbordeur qui fait le service entre le Cap Tourmentine, au Nouveau-Brunswick,et Borden, sur l'Ile du Prince-Edouard.

Ce chemin de fer depuis quelque temps a été exploité comme faisant partie de la division n° 3 de l'Intercolonial.

CHEMIN DE FER DE L'ÎLE DU PRINCE ÉDOUARD.

Ce chemin de fer s'étend toute la longueur de l'île, à partir de Tignish à l'extrême nord-ouest jusqu'à Elmira dans l'est, avec des embranchements à Borden, Murray Harbour, Georgetown et Souris.

Le nombre de milles exploités est de 276.29; c'est une voie étroite, n'ayant qu'une largeur de trois pieds et six pouces.

La distance entre Charlottetown et Summerside et entre Emerald Junction et Borden est couverte d'un troisième rail ce qui rend cette partie de la voie propre au passage du matériel roulant de dimension réglementaire.

Le raccordement avec la terre ferme, à travers le détroit de Northumberland, se fait au moyen du bac-transbordeur *Prince Edward Island* qui fait la traverse du détroit entre le Cap Tourmentine, N.-B., et Borden, I.P.-E.

Le vapeur *Northumberland* fait aussi le service de traversée entre Summerside et la Pointe du Chêne sur la terre ferme. Au moyen de ces traversiers les chemins de fer de l'île sont raccordés directement avec ceux de la terre ferme qui sont la propriété du gouvernement canadien.

On a enlevé les rails de la voie qui conduit au Cap Traverse, soit une distance d'environ un mille et demi et on a détourné la ligne vers Borden; à ce premier point on a construit une gare pour faciliter le trafic.

CHEMIN DE FER INTERNATIONAL DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

En vertu du contrat en date du 1er août et ratifié par la Loi de 1915, chapitre 16, et en vertu d'un arrêté du Conseil en date du 7 août 1914, le Gouvernement a signé un bail pour un terme n'excédant pas cinq ans, moyennant

un loyer annuel de $90,000, payable semi annuellement, avec option d'achat à une époque quelconque au cours de ce terme de cinq ans moyennant la somme de $2,700,000. La route a été acquise, comme faisant partie du réseau du chemin de fer du Gouvernement, le 1er août 1914. Elle a un parcours de 111·30 milles s'étendant du chemin de fer Intercolonial à Campbellton, N.-B., à St-Léonard, N.-B., sur l'embranchement d'Edmundston du chemin de fer Pacifique-Canadien. Cette ligne est munie de services télégraphique et téléphonique qui sont la propriété de la compagnie. c'est une ligne bien construite et elle est complète sous tous les rapports.

On trouvera des détails concernant les frais d'exploitation, les recettes et le trafic, dans les rapports du gérant général des chemins de fer du Gouvernement, à l'appendice II.

CHEMIN DE FER ST-JEAN ET QUÉBEC.

La loi de 1912, chapitre 49, ratifiant certain contrat, en date du 5 mars 1912, conclu au nom du Dominion et de la province du Nouveau-Brunswick et la compagnie du chemin de fer Saint-Jean et Québec, et par tel contrat on louait au Dominion pour un terme de quatre-vingt-dix-neuf années et lorsqu'elle sera terminée, la ligne qui s'étend à partir de la cité de Saint-Jean, N.-B., à un point de raccordement avec le chemin de fer Transcontinental à ou près de la ville de Grand Falls, N.-B.; cette loi devant être mise en vigueur sur proclamation du Gouverneur en Conseil. Ce contrat stipulait qu'après la construction et l'équipement de certaines sections, le Dominion louerait ce chemin de fer au Gouvernement.

Cette voie s'étend de Centreville à Gagetown, soit un parcours de 120·35 milles. La partie qui s'étend de Centreville à Fredericton fut prise par le Gouvernement canadien pour être exploitée comme faisant partie de son réseau, le 1er janvier 1915, et la partie entre Fredericton et Gagetown le 2 mars 1915.

Les rapports du gérant général des chemins de fer du Gouvernement (appendice II) contiennent des détails concernant les frais d'exploitation, les recettes, le trafic, etc.

CHEMIN DE FER DE LA BAIE D'HUDSON.

Ce chemin de fer s'étendra de Le Pas, Man., à un point situé sur la rivière Saskatchewan, où le raccordement s'effectue avec le réseau du *Canadian Northern*, à Port Nelson, sur la côte ouest de la baie d'Hudson. Les tableaux des marées de la baie d'Hudson, du détroit Hudson et de la baie James ont été préparés récemment par le ministère du Service Naval.

Les travaux de construction nécessaires au parachèvement des premiers 185 milles, c'est-à-dire de Le Pas au Portage Thicket, ont été donnés par contrat au mois d'août 1911. On accorda un autre contrat pour les travaux nécessaires à la construction des 68 milles qui couvrent la distance entre Thicket Portage et la jonction de Split Lake; ce dernier contrat fut signé le 20 septembre 1912; et un troisième contrat fut accordé le 17 décembre 1912 pour le parachèvement de 165 milles de voie, c'est-à-dire entre la jonction de Split Lake et Port Nelson.

L'emplacement final à Port Nelson fut terminé au mois d'août 1914, la distance totale couverte entre Le Pas et Port Nelson étant de 424 milles.

La voie principale, avec ses voies d'évitement nécessaires au trafic léger, s'étend de Le Pas aux rapides Kettle, sur la rivière Nelson.

Le chemin de fer fut livré par les entrepreneurs le 9 octobre 1918 et depuis cette date il a été exploité par le Gouvernement canadien comme faisant partie du réseau de ses chemins de fer.

Il reste une distance de 90 milles sans rails. Les piles et contreforts du pont de Kettle Rapids sont terminés et la structure d'acier est en place.

Les travaux de construction du terminus du chemin de fer à Port Nelson sont poussés activement par le département. L'aménagement à eau profonde de ce port consiste en une île de création artificielle située à environ deux tiers de mille du rivage du côté extérieur des fonds de marée. Elle se relie à la terre ferme au moyen d'un pont de dix-sept arches. La longueur de cette île est d'un mille et demi, et des caissons la ceinturent de trois côtés, caissons encore à moitié remplis et à moitié appuyés en amont d'un soutènement de graviers, cailloux, etc.

La mise en train de nouveaux levés de l'estuaire de la rivière Nelson a été menée à bonne fin. On a exécuté certains travaux dont les résultats ont été de nous révéler les conditions avantageuses de ce cours d'eau pour les fins de la navigation.

On trouvera de plus amples renseignements à l'appendice III, où se trouve le rapport de l'ingénieur en chef du département.

On communique avec Port Nelson au moyen du sans fil Marconi établi à cet endroit et au Pas. A la fin de la saison on a cessé d'utiliser à titre temporaire les antennes de cette station.

Les dépenses de l'exercice clos le 31 mars 1919 ont été de $562,557.80, ce qui conduit le chiffre des dépenses totales à date à $20,796,445.17.

CHEMIN DE FER VALE.

Sous l'autorité d'un arrêté ministériel en date du 8 janvier 1917, et en vertu de la Loi de 1915, c. 16, Geo. V, le Gouvernement est entré en pourparlers avec la *Acadia Coal Co., Ltd.*, en vue d'utiliser par voie de louage le chemin de fer Vale pour une période dix ans au prix de $1,200 par année à partir du 1er mai 1915, avec droit d'achat en tout temps pendant ces dix ans au prix de $30,000.

Ce chemin de fer, d'une longueur de cinq milles et trois quarts environ, sert de trait d'union entre les houillières de Thorburn, N.-E., et l'Intercolonial à New Glasgow.

Cette ligne est sous la gouverne des chemins de fer du Gouvernement canadien.

CHEMIN DE FER ST-MARTIN.

En vertu d'arrêtés ministériels émanés le 22 mai 1918 et le 30 août 1918 et sous l'autorité de la Loi de 1915, c. 16, une entente conclue le 18 mai 1918 et portant cette date est intervenue entre le Gouvernement et la compagnie de chemin de fer St-Martin aux fins d'achat de la part de Sa Majesté le Roi du chemin de fer St-Martin pour le prix de $65,000, avec en plus une remise à la compagnie des comptes dus au réseau des chemins de fer du Gouvernement canadien en opération au 1er juin 1918, et provenant de l'exploitation de la ligne de la compagnie durant l'hiver de 1917-18.

Ce réseau rejoint l'Intercolonial à Hampton, soit à 22 milles de St. John, puis court vers le sud jusqu'à St-Martin sur les bords de la baie de Fundy, soit une distance de trente milles. C'est à la date du 1er juin 1918 qu'il est entré dans le réseau des chemins de fer du Gouvernement canadien.

Les frais d'exploitation pour l'exercice clos le 31 mars 1919 se sont élevés à $45,930.81, et les recettes à $16,694.06. On trouvera à l'appendice II de plus amples renseignements sur l'exploitation de ce chemin de fer.

CHEMIN DE FER SALISBURY AND ALBERT.

En vertu des arrêtés ministériels datés du 22 mai 1918 et du 30 août 1918, et sous l'autorité de la Loi de 1915, c. 16, une entente datée du 10 avril 1919 et conclue entre le Gouvernement et la compagnie de chemin de fer Salisbury and Albert aux fins d'achat de la ligne au prix de $75,000, plus les comptes en souffrance dus aux chemins de fer du Gouvernement canadien, et arrivant au chiffre d'environ $74,785.82.

Ce chemin de fer part de Salisbury sur le réseau de l'Intercolonial et se rend jusqu'à Albert, sur la baie de Chignecto, soit une distance de quarante-cinq milles, et est entré en exploitation le 1er juillet 1918 à titre de voie du réseau des chemins de fer du Gouvernement canadien.

Les frais d'exploitation du réseau pour l'exercice clos le 31 mars 1919 se sont élevés à $95,967.51 et les recettes à $44,472.

On trouvera à l'appendice II de plus amples renseignements sur l'exploitation de ce chemin de fer.

CHEMIN DE FER YORK AND CARLETON.

En vertu des arrêtés ministériels en date du 22 mai et du 31 août 1918, et sous l'autorité de la loi de 1915, c. 16, une entente portant la date du 29 août 1918 est intervenue entre le Gouvernement et la compagnie de chemin de fer York and Carleton aux fins d'achat du chemin de fer York and Carleton moyennant $18,000, plus une remise à la compagnie de toutes redevances en faveur du réseau des chemins de fer du Gouvernement canadien et se chiffrant à $1,398.93 environ, existant au 1er juin 1918 et provenant de l'exploitation de la ligne de la compagnie durant l'hiver de 1917-18.

Le chemin d'une longueur de 10 milles et quart va de Cross Creek, sur l'embranchement de Fredericton, des chemins de fer du Gouvernement canadien, à Ryan Brook. Ce chemin de fer a été adopté et exploité comme faisant partie du réseau des chemins de fer du Gouvernement canadien depuis le 1er juin 1918.

Les frais d'exploitation de ce chemin de cours du dernier exercice se sont montés à $22,409.05, et les recettes à $6,954.35. On trouvera à l'appendice II des renseignements supplémentaires sur cette ligne.

CHEMIN DE FER MONCTON AND BUCTOUCHE.

En vertu des arrêtés ministériels datés du 22 mai et du 30 octobre 1918, et sous l'autorité de la Loi de 1915, c. 16, une entente est intervenue entre le Gouvernement et la compagnie de chemin de fer *Moncton and Buctouche* aux fins d'achat par Sa Majesté le Roi, du chemin de fer *Moncton and Buctouche*, moyennant $70,000 et une remise à la compagnie de toutes redevances en souffrance s'élevant à environ $42,026.27 en existence à la date du 1er juin 1918, alors que l'exploitation de cette ligne entra sous le réseau des chemins de fer du Gouvernement canadien.

Cette ligne a environ trente milles de longueur et va de Moncton, N.-B., à Buctouche, détroit de Northumberland.

Les frais d'exploitation de ce chemin se sont élevés à $68,432.48 et les recettes à $32,610.20, au cours du dernier exercice.

On trouvera de plus amples renseignements à l'appendice II.

CHEMIN DE FER ELGIN AND HAVELOCK.

En vertu des arrêtés ministériels datés du 22 mai et du 30 octobre 1918, et sous l'autorité de la Loi de 1915, c. 16, une entente est intervenue entre le Gouvernement et la compagnie de chemin de fer *Elgin and Havelock* aux fins d'achat du chemin de fer *Elgin and Havelock* par Sa Majesté le Roi moyennant $30,000, plus une remise à la compagnie de toutes redevances existant à la date du 1er juin 1918, en faveur du réseau des chemins de fer du Gouvernement canadien et se montant à environ $6,860.85.

Ce chemin de fer va de Petitcodiac, à l'ouest, jusqu'à Havelock, soit une distance de douze mille, avec une voie de garage d'un mille pour atteindre Havelock Mineral Springs, et de Petitcodiac vers le sud pour aboutir à Elgin, soit 14 milles.

Ce chemin est entré dans le réseau d'exploitation des chemins de fer du Gouvernement canadien le 1er juin 1918.

Les frais d'exploitation du chemin au cours de l'exercice clos le 31 mars 1919 se sont élevés à $48,343.40, et les recettes à $13,447.08.

On trouvera d'autres renseignements relatifs à ce chemin à l'appendice II.

CONSIDÉRATIONS.

Vu que les nombreux chemins de fer ci-haut mentionnés ne possèdent pas de droit de passage sur une largeur clairement indiquée et sur un territoire bien délimité, la province du Nouveau-Brunswick a voté une loi, 9 Geo. V, c. 19, approuvée le 15 avril 1919 pour y remédier.

CHEMIN DE FER QUÉBEC ET SAGUENAY.

Sous l'autorité des Lois de 1915, c. 16, et de 1916, chapitre 22, une entente datée du 25 juillet 1916 est intervenue entre Sa Majesté le Roi et la compagnie de chemin de fer Québec et Saguenay; la compagnie d'éclairage et de force motrice du chemin de fer Québec et Saguenay; la compagnie de chemin de fer Lotbinière et Mégantic et la compagnie d'éclairage, chauffage et force motrice du chemin de fer de Québec, aux fins d'achat du chemin de fer Québec et Saguenay, allant, suivant les données fournies, de Saint-Joachim, P.Q., à Nairn Falls; du chemin de fer Lotbinière et Mégantic, qui s'étend de Lyster à Saint-Jean des Chaillons et de la ligne de la Compagnie d'Eclairage, chauffage et force motrice du chemin de fer de Québec allant de Québec à Saint-Joachim.

Le prix d'achat devait être fixé d'après la valeur déterminée par la cour d'Echiquier du Canada sur une base établie à l'article 2 de la Loi de 1916, chapitre 22, et la date à laquelle le Gouvernement devait prendre en mains l'exploitation de ce chemin avait été fixée au 30 juin 1916.

A la clôture de l'exercice le chemin de fer Québec et Saguenay est seul à être entré aux mains du Gouvernement de toutes les lignes ci-haut mentionnées. Ce chemin n'étant pas tout à fait achevé et la nécessité étant reconnue de le compléter le plus tôt possible, M. Gordon Grant, ingénieur en chef de la Commission du chemin de fer Transcontinental, a déclaré que l'idée de la compagnie de confier l'achèvement du chemin aux entrepreneurs initiaux, MM. O'Brien et Doheny, assurait de la façon la plus avantageuse et la plus raisonable l'achèvement du chemin.

Sous l'autorité des arrêtés ministériels datés du 31 août 1916 et du 15 février 1917, une entente est intervenue entre le Gouvernement et les entrepreneurs et la compagnie de chemin de fer Québec et Saguenay aux fins de payer le travail des entrepreneurs en s'appuyant sur le vote par le parlement de la somme disponible destinée à l'achèvenemt des travaux de ce chemin sous la direction

l'ingénieur en chef de la Commission du chemin de fer Transcontinental, les entrepreneurs acceptant que, advenant le refus du Gouvernement d'envisager plus longtemps l'acquisition du chemin, ils rembourseraient au Gouvernement les sommes qu'ils en auraient reçues comme ci dessus, et que, advenant l'acquisi tion en son entier de ce chemin de fer par le Gouvernement, tous versements faits par le Gouvernement au vendeur serait considérés comme constituant partie du prix d'achat. La compagnie de chemin de fer a consenti à rembourser les entrepreneurs advenant l'obligation pour ces derniers de rembourser les sommes par eux reçues comme ci-haut, et ce sans préjudice des droits du Gouvernement et de la compagnie de chemin de fer du fait de la Loi et de l'entente intervenue entre eux au sujet de l'acquisition du chemin.

En vertu de cette entente il a été versé le 31 mars 1918 la somme de $1,703,-589-90, et en 1918-19, $1,149,900.79.

Sous l'autorité de la Loi des Crédits de 1918, chapitre 22, et de l'arrêté ministériel daté du 4 mars 1919, l'achat du chemin a été conclu libre de toutes dettes, à l'encan du 4 mars 1919 à Montréal, pour la somme de $3,489,313.53, le coût total de cette acquisition se trouvant de ce fait à atteindre $6,342,804.22.

Cette ligne va de Cap Tourmente, P.Q., au quai de Murray Bay, 55 milles, et de ce point à Nairn''s Falls, 7.3 milles, soit une distance de 62.3 milles. Cap Tourmente est à 30.5 milles de la ville de Québec.

CHEMIN DE FER TRANSCONTINENTAL NATIONAL

En vertu d'une entente datée du 29 juillet 1903, ratifiée par la loi fédérale de cette même année, chapitre 71, et sous l'empire d'un amendement consenti en date du 18 février 1904 et ratifié par la loi de cette même année, chapitre 24, la compagnie de Chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique, compagnie incorporée sous l'empire de la loi de 1903, chapitre, 22, a assumé certaines obligations au sujet de la construction et de l'exploitation d'un réseau de chemin de fer courant en son entier sur le territoire canadien, entre la cité de Moncton, dans la province du Nouveau-Brunswick, et les eaux navigables de l'océan Pacifique. Ce chemin se compose de deux artères, à savoir le "Réseau est", allant de Moncton à Québec et de cette ville vers l'ouest en passant par les régions nord des provinces de Québec et d'Ontario pour se rendre à Winnipeg en traversant la province du Manitoba, et le "Réseau ouest" allant de Winnipeg à l'océen Pacifique. Le "Réseau est" a été construit par les soins du Gouvernement sous la direction de commissaires nommés par le Gouverneur en Conseil et devait, une fois terminé, passer par voie de bail aux mains de la compagnie qui devait en assurer l'exploitation et l'entretien et construire à ses frais, entretenir et exploiter le "Réseau ouest". Ce bail devait avoir une durée de cinquante ans moyennant une redevance de 3 pour 100 par année sur le coût de construction; les sept premières années comportaient possession à titre gratuit; et la compagnie s'engageait à équiper les deux "réseaux" d'un matériel moderne et abondant, l'entrée en matière devant constituer un roulant d'une valeur pas moindre que $20,000,000.

Par la loi de 1912, chapitre 39, la construction du «Réseau est» et le soin de son exploitation, jusqu'au jour de son achèvement et de son transfert par bail à la compagnie de Chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique, a été confiée à la direction, et placée sous le contrôle d'un commissaire (au lieu de quatre) nommé par le Gouverneur en Conseil et dont la durée de l'office était laissée à son bon plaisir.

En vertu d'un arrêté ministériel daté du 4 avril 1912, M. R. W. Leonard, C.E., président de la commission d'alors, fut nommé à ce poste. A sa résignation de cet office, le ministre des Chemins de fer et Canaux devint commissaire en vertu d'un arrêté ministériel daté du 3 juillet 1914, sous l'autorité de la loi de cette même année, chapitre 43.

Les dépenses considérables défrayées par le Gouvernement sur le «réseau est» furent autorisées par des crédits parlementaires *ad hoc*, à la demande du ministre des Chemins de fer et Canaux qui recevait chaque mois tous reçus, comptes de frais et obligations.

Réseau de l'est—De Moncton à Winnipeg.

La pose de la voie ferrée entre Moncton et Winnipeg a été terminée (à part le pont de Québec) en novembre 1913, la dernière cheville ayant été plantée le 17 de ce mois.

Pendant l'année 1913-14 le chemin a été exploité en partie par la compagnie de l'Intercolonial sur une distance de 285.25 milles, entre Moncton, N.-B., et Escourt, P.Q., soit à un point situé à 54.85 milles à l'ouest d'Edmundston, N.-B. Pendant l'exercice 1914-15, l'exploitation en a été faite par la compagnie de l'Intercolonial entre Moncton et Chaudière, soit sur une distance de 455/15 milles.

Le 1er mai 1915, le chemin de fer du Transcontinental National, à partir de Québec jusqu'à Winnipeg, soit une distance de 1,355.95 milles, fut incorporé au réseau des Chemins de fer du Gouvernement canadien et entra en exploitation à ce titre le 1er juin 1915.

Le 1er juillet 1915, la division du Lac Supérieur située entre Lake Superior Junction, sur le Transcontinental, et Fort-William, lac Supérieur, soit 191.75 milles, a été prise en mains par le Gouvernement canadien qui le prit à bail des mains de la compagnie de Chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique. L'autorisation de la prise à bail de cette division par le gouvernement fut donnée par la Loi de 1915, chapitre 18, qui stipulait que tout contrat de prise à bail pour une durée de plus de cinq ans, ou d'acquisition de cette division, devait obtenir au préalable l'autorisation du Parlement.

Sous l'autorité d'un arrêté ministériel daté du 2 juin 1915, il est intervenu un contrat daté du 29 juin 1915 aux fins de louer la division pour une durée de 999 ans à partir du 1er mai 1915, moyennant une redevance de $600.00 par année, payable tous les six mois, le premier versement devant être effectué le premier novembre 1915. Le contrat portait un proviso assurant au Gouvernement le droit d'option à l'achat de cette division pour la somme de $13,333,333.33 en tout temps à partir du 31 mars 1936, sur avis d'un an; le bail devait être ratifié avant le 1er juin 1920.

Tout le réseau entre Moncton et Winnipeg est devenu partie intégrante des chemins de fer du Gouvernement canadien en vertu de la Loi de 1914, chapitre 43, la distance couverte étant de 2,006·75 milles, en y faisant entrer la division du lac Supérieur qui est de 191·75 milles, et les deux embranchements qui conduisent à la ville de Québec, à savoir, l'embranchement Cadorna, 5·88 milles et l'embranchement du Marché Champlain, 6·48 milles. N'entre pas en ligne de compte le pont de Québec, 0·61 mille.

On trouvera dans les états ci-joints, préparés par le contrôleur et le trésorier des chemins de fer du Gouvernement canadien, les détails relatifs aux dépenses et recettes (appendice II), on pourra aussi consulter les états du comptable (appendice I).

Réseau de l'est (chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique).

Le réseau ouest part des frontières ouest des têtes de lignes du chemin à Winnipeg, rive est de la rivière Assiniboine, dans la cité de Winnipeg, jusqu'à la ville de Prince-Rupert, sur la côte du Pacifique, soit une distance de 1,748 milles, en y faisant entrer l'éperon de côte des terrains de tête de ligne.

Il se partage en deux parties à savoir le «réseau des Prairies» partant de Winnipeg et se dirigeant, par un parcours de 915 milles, sur la rive est du creek Wolfe—point situé à 120 milles à l'ouest d'Edmonton, capitale de la province de l'Alberta, et le «réseau des Montagnes» allant de la rive est du creek Wolf à Prince-Rupert, distance de 830 milles.

La division entière depuis Winnipeg jusqu'à Prince-Rupert est en exploitation depuis le 6 septembre 1914.

En vue d'aider la compagnie à construire la «division de l'ouest», le Gouvernement s'est engagé à garantir le versement du principal et de l'intérêt d'une émission d'obligations à la charge de la compagnie, pour une somme pouvant arriver à 75 pour cent du coût de construction, mais ne devant pas dépasser $13,000 par mille pour le «réseau des prairies», à savoir de Winnipeg à la limite est des Montagnes Rocheuses. Cette limite a été fixée à la rive est du creek Wolf, point situé à 120 milles à l'ouest d'Edmonton.

En vertu de la législation de 1905, chapitre 98, trois actes de garantie sous forme d'hypothèque intercalés dans cette législation ont été ratifiés et confirmés, à savoir l'un à la date du 10 juin 1905, entre la compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique, la *Royal Trust Company*, et Sa Majesté, aux fins d'assurer l'émission des premières obligations hypothécaires; le deuxième, en date du 15 mars 1905, entre la compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique, la *National Trust Company* et la compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc, aux fins d'assurer l'émission des deuxièmes obligations hypothécaires; le troisième portant également la date du 15 mars 1905, entre la compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique, la *National Trust Company* et la compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc aux fins d'assurer l'émission des premières obligations hypothécaires relatives à l'embranchement désigné sous le nom de «réseau du lac Supérieur».

Il s'est fait de temps en temps des versements à même les revenus des obligations de la compagnie contre exécution de travaux, etc., sur le «réseau de l'ouest», ce moyennant des certificats émanés de l'ingénieur en chef fédéral de ce réseau et certifiant le bien fondé des réclamations de fonds.

Par la législation de 1909, chapitre 19, on accorda toute autorité d'aider à l'achèvement de la construction de la «division des prairies» en ayant recours à un prêt consenti à la compagnie de $10,000,000, considéré comme supplémentaire honorable après toute autre obligation, et garanti par une hypothèque sur le «réseau des prairies» du chemin; ce prêt devait porter intérêt au taux de 4 pour 100 par année et remboursable en dix ans.

Ce prêt consenti par le ministère des finances a été fait en bonne et due forme, l'hypothèque portant la date du 22 mai 1909.

En vertu de la législation de 1913, chapitre 23, il fut accordé un prêt à la compagnie ne dépassant pas $15,000,000 et portant intérêt à 4 pour 100, recouvrable le 1er juillet 1923. Une avance, en vertu de cette autorisation, a été faite à la compagnie pour la somme de $15,000,000. Les débentures issues de ce prêt et arrivant à une somme équivalente ont été remises au Gouvernement à titre de garantie de ce prêt, conformément à la législation.

En vertu de la législation de 1913, chapitre 24, on a autorisé l'achat de 3 pour 100 des obligations de la compagnie jusqu'à concurrence du solde de l'émission autorisée. Ce solde, au montant de £6,800,000, a été acheté par le Gouvernement.

En vertu de la législation de 1914, chapitre 34, on a permis la garantie du principal et de l'intérêt d'une émission d'obligations à 4 pour 100 à émettre par la compagnie aux fins d'aider à s'assurer le solde des fonds requis pour l'achèvement du «réseau des Montagnes» et devant servir à défrayer des dépenses ne dépassant pas $16,000,000; ces obligations devaient être réalisées grâce à un nouvel acte de garantie transportant des hypothèques ou liens sur

les entreprises et propriétés présentes et futures de la compagnie; cette garantie devait constituer la libération pleine, finale et satisfaisante de toutes réclamations de la part de la compagnie relativement à toute aide concernant la construction du «réseau de l'ouest».

Conformément à cette législation, un acte de garantie concernant l'émission d'obligations jusqu'à concurrence de £3,280,000 a été consenti le 5 août 1914.

Diverses législations et arrêtés ministériels ont permis la prolongation de la période d'achèvement des travaux, et en vertu de la législation de 1914 (Loi de garantie du chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique), article 11, on stipula que «nonobstant tout ce que pouvait renfermer cet acte de garantie du 10 juin 1915, ou toute loi ou arrêté ministériel antérieurs, la date de l'achèvement du «réseau de l'ouest» sera fixé au 31 décembre dix-neuf cent quinze». L'article 2 de cette loi portait que le «réseau de l'ouest» comprenait le territoire situé entre la cité de Winnipeg et l'océan Pacifique.

En vertu de la lêislation de 1915, chapitre 4, George V—ratifiée le 8 avril 1915, on permit le prêt de $6,000,000 à la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique contre le gage consenti par la compagniede ses garanties assurées émises conformément aux dispositions de la «Loi de 1914 relative aux garanties concernant le Grand-Tronc-Pacifique». Le prêt fut consenti contre un gage de $7,500,000 d'obligations sterling à 4 pour 100, à savoir partie des $16,000,000 garantis par le Gouvernement. Ce prêt est remboursable le 1er mai 1919. Les premiers $ 2,000,000 de ce prêt portent le taux de 5 pour 100 et le solde, 6 pour 100 par année.

En vertu de la législation de 1916, chapitre 29, 6-7 George V (Loi des crédits n° 2), on permit un prêt de $8,000—00 portant intérêt à 6 pour 100 au réseau de chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique en vue de rencontrer l'intérêt sur les garanties et de faire face au déficit de l'exploitation.

On a consenti en vertu de cette loi des prêts arrivant à la somme de $7,081,783.45. Ce prêt est remboursable à vue.

En vue de la législation de 1917, chapitre 7–8 George V (Loi des crédits n° 4), on permit un prêt au réseau de chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique de $7,500,000 portant intérêt à 6 pour 100 remboursable à vue. Ce prêt été consenti en vue d'assurer le paiement de l'intérêt des garanties et du déficit de l'exploitation. Cette législation a permis un prêt au chiffre de $5,038,053.

En vertu de la législation de 1918, chapitre 52, 8–9 George V(Loi des crédits n° 2), on permit un second prêt de $7,500,000 à 6 pour 100 d'intérêt au réseau de chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique remboursable à vue. Le but de ce prêt était d'assurer le paiement des intérêts des garanties, du déficit de l'exploitation, du coût des améliorations et de l'achat de matériel. Cette législation a permis un prêt de $7,471,399.93.

La division de l'ouest, en y faisant entrer le réseau du lac Supérieur, porte généralement le nom de «chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique».

VI.—ÉTAT DU RÉSEAU DE CHEMIN DE FER DU GRAND-TRONC-PACIFIQUE.

DESCRIPTION DU CHEMIN DE FER.

Le chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique comprend le réseau des Prairies et le réseau des Montagnes de la division ouest du chemin de fer Transcontinental National qui s'étend de Winnipeg, Man., jusqu'au port de mer Prince-Rupert sur la côte de l'océan Pacifique, et l'embranchement du lac Supérieur s'étendant de Port-Arthur sur le lac Supérieur, jusqu'au point de raccordement de cet embranchement avec le chemin de fer Transcontinental

National, soit une distance de 194·44 milles. La division des Prairies comprend 913·82 milles, et le réseau des Montagnes 763·95 milles en longueur, ce qui constitue un total de 1,677·77 milles à l'acquis de la division ouest et un total de 1,872·21 milles en y faisant entrer l'embranchement du lac Supérieur. Les tronçons cédés à bail constituent 3·80 milles et les lignes exploitées avec droits de passage s'étendent sur 112·50 milles. Ces lignes n'entrent pas dans le total de 1,677·77 milles appartenant à la division de l'ouest ci-haut. L'embranchement du lac Supérieur est exploité par la compagnie du Transcontinental National sous bail de 999 ans. La division de l'ouest est intégralement construite depuis Winnipeg jusqu'à Prince-Rupert et fonctionne depuis le 6 septembre 1914.

GARANTIES.

Sous l'autorité de la législation de 1905, chapitre 98, des obligations hypothécaires privilégiées à 3 pour 100 arrivant à maturité le 1er janvier 1962, ont été garanties jusqu'à concurrence de £14,000,000 ou.	$ 68,133,333 33
Protégées par une hypothèque privilégiée sur les réseaux des Prairies et des Montagnes, sous l'autorité de la législation de 1914, chapitre 34, des obligations sterling à 4 pour 100 arrivant à maturité le 1er janvier 1962 ont été garanties jusqu'à concurrence de.............	16,000 000 00
Ce montant est garanti par voie d'hypothèque sur la division ouest du chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique; sur l'embranchement du lac Supérieur; sur le roulant de la division est du Transcontinental National; il existe également comme garantie toutes les actions de la compagnie de développement du Grand-Tronc-Pacifique, soit $2,999,000 versés en entier; la compagnie d'embranchements du Grand-Tronc-Pacifique, $990,000, dont 20 pour 100 sont versés; la compagnie d'élévateurs de têtes de ligne du Grand-Tronc-Pacifique, soit $500,000 versés en entier; la compagnie de télégraphe du Grand-Tronc-Pacifique, $98,800 dont 25 pour 100 versés. Sur ces diverses sommes on a vendu des obligations sterling à 4 pour 100, soit $8,440,848, et on a émis en garantie $7,500,000 sur un prêt de $6,000,000.	
La seconde garantie d'obligations à 3 pour 100 a été acceptée par la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique et la compagnie du Grand-Tronc aux fins de libérer le Gouvernement de l'émission, sous l'autorité de la législation de 1905, chapitre 98, de toute autre garantie pour fins de construction de la division ouest du chemin de fer Transcontinental National.	
Total..	$ 84,133,333 33

PRÊTS.

Sous l'autorité de la loi de 1909, chapitre 19, garanti par un gage en obligation à 4 pour 100 échéant le 1er avril 1919, ces dernières portant elles-mêmes garantie d'une hypothèque sur la réseau des Prairies ainsi que sur le chemin de fer du Grand-Tronc, le Gouvernement a consenti un prêt pour la somme de.............................		$ 10,000,000 00
Sous l'autorité de la loi de 1913, chapitre 23, couvert par des débentures à 4 pour 100 échéant le 1er juillet 1923, garanti par le Grand-Tronc, ces dernières garanties constituant pour la compagnie un lien ayant priorité sur tout le capital-actions de la compagnie soit préférentiel, soit garanti, soit ordinaire, le Gouvernement a consenti un prêt pour la somme de...		15,000,000 00
Gagé par $7,500,000 d'obligations sterling à 4 pour 100 échéant le 1er janvier 1962, autorisé par une législation, chapitre 4, George V, ratifié le 8 avril 1915, crédit consenti en vertu de la Loi de 1914 pour la somme de $16,000,000, les prêts ci-dessous échéant le 1er mai 1919 ont été consentis:		
Sous l'autorité de l'arrêté ministériel daté du 5 septembre 1914............................	$ 2,000,000 00	
Sous l'autorité de l'arrêté ministériel daté du 26 septembre 1914...........................	2,000,000 00	
Sous l'autorité de l'arrêté ministériel daté du 24 octobre 1914..............................	1,000,000 00	
Sous l'autorité de l'arrêté ministériel daté du 20 novembre 1914...........................	1,000,000 00	
		6,000,000 00

PRÊTS—*Suite.*

Le premier prêt porte intérêt à 5 pour 100, les trois autres, 6 pour 100 par année. En vertu de la Loi des crédits n° 2 de 1916, on a autorisé un autre prêt de $8,000,000 portant intérêt à 6 pour 100 aux fins de rencontrer les intérêts des garanties, le déficit de l'exploitation et l'achat de matériel roulant, couvert par une hypothèque sur la division ouest et sur l'embranchement du lac Supérieur de même que par des actions mentionnées dans la garantie de $16,000,000 ci-haut.

Conséquemment on a fait le versement des sommes suivantes sous l'autorité de l'arrêté ministériel daté du 8 juillet 1916.

Cert. n° 1—intérêt	$ 2,684,042 02	
Cert. n° 2—frais divers	524,282 45	
Cert. n° 3—intérêt	1,189,416 96	
Cert. n° 4— "	940,585 06	
Cert. n° 5— "	554,040 00	
Cert. n° 6— "	1,189,416 96	
		7,081,783 45

En vertu de la loi des crédits n° 4, 1917, on a autorisé un autre prêt de $7,500,000 portant intérêt à 6 pour 100 garanti par le même objet que le prêt ci-dessus de $8,000,000. En vertu de ce crédit on a fait les versements suivants:

Certificat.	Objet.	Date de A.M.	Montant.	
N° 1	—intérêt	26 oct. 1917	$ 1,209,965 14	
N° 2	— "	26 oct. 1917	403,380 00	
N° 3	— "	26 oct. 1917	340,433 28	
N° 5	— "	24 déc. 1917	1,189,416 96	
N° 6	—Équipement	17 janv. 1918	36,400 00	
N° 7	— "	17 jonv. 1918	23,400 00	
N° 8	—intérêt.	7 mai 1918	940,585 06	
N° 9	— "	26 mars 1918	554,040 00	
N° 10	— "	10 avril 1918	340,433 28	
				5,038,053 72

Le certificat n° 2, pour la somme de $554,040, a été approuvé et honoré jusqu'à concurrence de $403,380 seulement.

Le certificat n° 4 n'a pas été approuvé.

Sous la loi des Crédits n° 1, de 1918, on a autorisé un second prêt de $7,500,000 portant intérêt à 6 pour 100 garanti de même façon que les deux premiers ci-dessus. On a fait les versements suivants

Certificat.	Objet.	Date de Arr. M.	Montant.	
N° 1	—intérêt.	3 juin 1918	$ 1,189,416 96	
N° 2	— "	5 août 1918	940,585 06	
N° 3	— "	12 sept 1918	554,040 00	
N° 4	— "	19 sept 1918	359,196 41	
N° 5	— "	4 oct. 1918	340,433 28	
N° 6	—Équipement	17 oct. 1918	500,000 00	
N° 7	— "	13 nov. 1918	500,000 00	
N° 8	—intérêt.	19 déc. 1918	1,189,416 96	
N° 9	—déficit des opérations.	9 janv. 1919	975,000 00	
N° 10	—déficit des opérations.	17 fév. 1919	923,311 26	
				$ 7,471,399 93

Le certificat n° 11 pour la somme de $28,600.07 autorisé par un arrêté ministériel daté du 3 mars 1919, n'a pas été versé.

Le total des prêts ci-dessus arrive à	50,591,237 10
La somme totale des garanties et des prêts comme ci-dessus arrive à	134,724,570 43

PLACEMENT DU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL.

Jusqu'au 31 mars 1919, le Gouvernement fédéral a placé dans le réseau de chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique les sommes suivantes:

Prêts	$ 50,591,237 10
Achat d'obligations 1962 à 3 pour 100	33,093,333 33
	$ 83,684,570 33
Intérêt échu le 31 mars 1919	6,341,378 72
	$ 90,025,949 05

OBLIGATIONS DU GOUVERNEMENT FÉDÉRAl.

Ces obligations ont été réduites aux chiffres suivants:		
Par achat d'obligations à 3 pour 100	$ 33,093,333 23	
Par gage en obligations à 4 pour 100, dues le 1er mai 1919, acceptées à titre de garantie pour prêt de $6,000,000	7,500,000 00	
		$ 40,593,333 33
Solde d'obligations encore en souffrance et garanties par le Gouvernement		$ 43,540,000 00

ÉTAS DES OBLIGATIONS, DÉBENTURES, ETC. ASSURÉS PAR LA COMPAGNIE DU GRAND-TRONC-PACIFIQUE.

Obligations hypothécaires à 3 pour 100 échéant le 1er janvier 1962, garanties par le Gouvernement fédéral	$ 68,133,333 33
Obligations sterling à 4 pour 100, échéant le 1er janvier 1962, garanties par le Gouvernement fédéral	16,000,000 00
Total	$ 84,133,333 33
Obligations sterling à 4 pour 100. Les séries A et B échéant le 1er avril 1955, pour la somme de £4,150,000 garanties par la compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc	$ 20,169,000 00
Obligations de première hypothèque à 4 pour 100, échéant le 1er avril 1955, garanties par la compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc	7,533,000 00
Débentures à 4 pour 100, échéant le 1er juillet 1923, garanties par la compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc	15,000,000 00
Obligations hypothécaires à 4 pour 100, échéant le 1er avril 1919, garanties par la compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc	10,000,000 00
Total	$ 52,702,000 00
Actions en débentures à 4 pour 100, perpétuelles, intérêt garanti par la compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc à certaines conditions seulement	$ 50,000,000 00
Il a été émis de ce dernier capital-actions $35,000,000 et sur cette somme $15,000,000 ont été gagés à titre de garantie par billets à sept ans à 5 pour 100 garantis par la compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc par voie d'endos jusqu'à concurrence de £2,000,000 sterling, vente faite à escompte pour la somme de $9,720,000 au pair à $4,866, soit	$ 9,732,000 00

GARANTIES.

Somme totale des obligations garanties comme ci-haut par le Gouvernement fédéral	$ 84,133,333 33
Montant total des obligations et effets garantis par la compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc comme ci-dessus, sans y faire entrer des actions en débentures perpétuelles à 4 pour 100, dont l'intérêt seul est garanti, comme ci-dessus	62,434,000 00
Prêts, garantis, comme indiqué par état précédent	50,591,237 10
Total	$ 113,025,237 10
Intérêts dus sur ces effets le 31 mars 1919 et restant en souffrance	6,341,378 72
Total	$ 119,366,615 82
Intérêt sur débentures perpétuelles à 4 pour 100	?
Total	$ 119,366,615 82

OBLIGATIONS ET DÉBENTURES AUX MAINS DU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL OU GAGES EN FAVEUR DE CE DERNIER.

Obligations à 3 pour 100 échéant le 1er janvier 1962, et achetées sous l'autorité de la loi de 1913, chapitre 24	$ 33,093,333 33
Obligations et débentures gagées en faveur du Gouvernement à titre de prêts de garantie:	
Débentures à 4 pour 100 échéant le 1er juillet 1923	15,000 000 00
Obligations hypothécaires à 4 pour 100 échéant en avril 1919	10,000,000 00
Obligations sterling à 4 pour 100 échéant en 1962	7,500,000 00
	$ 65,593,333 33

SÉQUESTRE DU RÉSEAU DE CHEMIN DE FER DU GRAND-TRONC-PACIFIQUE.

Subséquemment à une communication par lettre datée du 4 mars 1919 et émanée de M. Frank Scott, vice-président et trésorier du réseau de chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique à l'effet qu'après le 10 mars 1919 il ne serait plus au pouvoir de la compagnie du réseau de chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique de poursuivre ses opérations, un arrêté ministériel daté du 7 mars 1919 a été émané à l'effet de nommer le ministre des chemins de fer et canaux aux fonctions de receveur pour la compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc.

Cet arrêté ministériel définit la compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc comme suit à l'article «1er»:

1. Les lignes de chemins de fer et leurs accessoires, établissements et travaux de la compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique; de la compagnie d'embranchements du Grand-Tronc-Pacifique, et de la compagnie de chemin de fer Saskatchewan-Grand-Tronc.

2. Les lignes de télégraphe et leurs accessoires, établissements et travaux de la compagnie de télégraphe du Grand-Tronc-Pacifique.

3. Les vaisseaux, navires et leurs accessoires ainsi que les établissements et travaux de la compagnie de navigation du Grand-Tronc-Pacifique.

4. Les propriétés, hôtels et accessoires ainsi que les établissements et travaux de la compagnie de développement du Grand-Tronc-Pacifique.

Un arrêté ministériel daté du 13 mars 1919 renferme en outre,—

Les propriétés, élévateurs, têtes de lignes, accessoires ainsi que les établissements et travaux de la compagnie des élévateurs de têtes de lignes du Grand-Tronc-Pacifique, limitée.

L'arrêté ministériel du 7 mars 1919 définit ainsi les attributions du receveur:

> «2. Le ministre des Chemins de fer et Canaux est par les présentes nommé receveur du réseau de chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique et à ce titre il reçoit et peut exercer vis-à-vis cette compagnie et toute partie de cette dernière ainsi que vis-à-vis les compagnies qui y sont incorporées, tous pouvoirs et obligations identiques à ceux de receveur en vertu de l'article 26 de la Loi de la cour d'Echiquier.»

Le receveur, en vertu du même arrêté ministériel, a été autorisé à entrer en possession du réseau, tel que défini ci-haut, le 10 mars 1919, ou à une date plus rapprochée suivant que le réseau de chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique ou toute autre compagnie incorporée dans cette entreprise cessera d'exploiter régulièrement en tout eu en partie ce chemin de fer et les entreprises qui s'y rattachent.

L'article 9 de l'arrêté ministériel limite dans les termes suivants la responsabilité du Gouvernement du Canada et du receveur:

> «9. Rien de ce que contient cet arrêté, et rien de ce qui est exécuté ou sera exécuté en vertu de cet arrêté, ne rendra le Gouvernement du Canada ou le receveur de ce Gouvernement, ni personne de ceux qui agiront sous l'autorité du receveur du Gouvernement ou de la cour d'Echiquier, responsables envers la compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc du Canada pas plus qu'envers aucune autre compagnie incorporée dane le réseau de chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique, non plus qu'envers tout créancier ou détenteur d'obligations quelconques, débentures, actions de débentures, ou autres garanties de ces compagnies ou de quelqu'une d'entre elles, relativement à aucune réclamation provenant de l'émission de cet arrêté, ni de rien de ce qui arrivera ou qui pourra arriver sous son autorité, ou sous l'autorité du Gouvernement ou de la cour d'Echiquier—et rien ne devra servir de protection au Gou-

vernement du Canada et ne devra nuire à des réclamations, actes ou agissements du Gouvernement du Canada que ce Gouvernement pourra commettre légalement ou entreprendre en l'absence de cet arrêté.»

Le receveur, en sa qualité, et agissant sous l'autorité ci-haut, a pris possession du réseau de chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique le lundi 10 mars 1919 à une heure.

Jusqu'au 31 mars 1919, et revêtu de l'autorité de l'arrêté ministériel du 10 mars 1919, le Gouvernement fédéral a avancé au receveur la somme de $500,000 aux fins de continuer l'exploitation du chemin de fer.

Les arrêtés ministériels du 7 et du 13 mars 1919, dont il est question ci-haut, ont été dans la suite ratifiés par un Acte du Parlement ratifié le 6 juin 1919.

A la date du 9 mars 1919, le réseau de chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique a, paraît-il, exploité 1,988·51 milles dont 1,872·21 milles sa propriété 3·80 milles par bail et 112·50 milles par droit de passage.

VII.—PONT DE QUÉBEC.

Les dépenses de l'exercice se sont élevées à $656,76179. La somme des dépenses faites par le département relativement à la reconstruction du pont arrive au chiffre de $14,832,623.64. Les autres dépenses imputables sur les années antérieures telles que $534,655.14, payées sous la rubrique de «Recettes» $374,353.33 payés en subventions en 1901, 1902 et 1903; et $6,975,266.20 versé par le ministère des Finances, moins $100,000 reçus de la *Phoenix Bridge Company*, portent le grand total des dépenses à $22,616,898.31. Le comptable du bureau dans son rapport à la page 19, appendice I, des détails circonstantiels supplémentaires sur ces chiffres.

La longueur totale du pont est de 3,240 pieds, soit trois-cinquièmes de mille.

Le premier train à traverser le pont l'a fait le 3 décembre 1917, le mouvement du trafic depuis cette date ayant été ininterrompu.

Le rapport du président des ingénieurs fait voir à l'appendice IV la nature des travaux ayant servi à l'achèvement du pont.

Le pont a été reçu des mains des entrepreneurs et accepté comme terminé le 18 novembre 1918.

VIII.—CANAL MARITIME WELLAND.

Cette entreprise de haute envergure a pour objet d'assurer le passage facile et commode à des vaisseaux de plus grand tonnage que ceux que le canal actuel est en mesure de recevoir.

Le canal actuel est situé entre Port-Colborne, sur le lac Erié et Port-Dalhousie, sur le lac Ontario. Sa longueur est de 26$\frac{3}{4}$ milles et il renferme 25 écluses de 270 par 45 pieds de dimensions, leur profonfeur étant de 14 pieds au seuil.

Le canal maritime Welland projeté suit, par le lit qu'on lui a tracé finalement, le cours du canal actuel depuis Port-Colborne, sur le lac Erié, jusqu'à Allanburg, à mi-chemin de la péninsule. Mais à partir de ce point il va falloir creuser en terrain étranger traverser le canal actuel en aval de l'écluse 25, le niveau des deux canaux à cet endroit précis se trouvant être le même, à savoir: 568 pieds au-dessus du niveau de la mer. Le nouveau canal coupe encore l'ancien en aval de l'écluse n° 11, le niveau des deux se trouvant à cet endroit à une élévation de 382 pieds au-dessus du niveau de la mer.

Le canal projeté pénètre dans le lac Ontario à l'embouchure du creek des Dix Milles, à savoir à trois milles environ à l'est de Port-Dalhousie. La longueur totale du canal d'un lac à un autre est de 25 milles; et la différence de niveau entre les deux lacs, à savoir 325$\frac{1}{2}$ pieds, sera annulée grâce à sept écluses

carrées dont chacune arrive à un niveau de 46½ pieds au-dessus de la précédente. Les dimensions des écluses seront en longueur de 800 pieds par 80 pieds en largeur dans œuvre, avec trente pieds d'eau au-dessus du seuillet du heurtoir à l'étiage extrême des lacs. La largeur de fond du canal sera de 200 pieds pour le présent, les approches du canal ne seront creusées que jusqu'à 25 pieds de profondeur bien que toutes les structures doivent être immergées à 30 pieds, de façon à permettre le creusage ultérieur du canal par le dragage des approches.

On construira à Port-Colborne un nouveau brise-lames pour assurer la sécurité du port pendant les tempêtes.

Les jetées extérieures d'entrée dans le lac Ontario seront disposées à environ 1½ mille du rivage, là où la profondeur de l'eau atteint 30 pieds; on creusera à partir de ces jetées un large chenal ainsi qu'un remblai d'environ 500 pieds de large de chaque côté. Les côtés de chaque écluse auront une hauteur de 82 pieds au-dessus du sommet du seuillet de la porte d'écluse.

Les travaux se subdivisent en deux sections, dont la section n° 1, d'une longueur d'environ 3 milles, à l'extrémité du canal qui touche au lac Ontario, a été concédée par contrat le 1er août 1913; la section n° 2, d'environ 4½ milles, a été concédée le 31 décembre 1913; la section n° 3, d'environ 2 milles, a été concédée le 4 octobre 1913; la section n° 5 a été concédée le 22 décembre 1913.

Du fait des conditions de guerre, Mes travaux du canal ont été interrompus en janvier 1917, date de l'émisson d'avis à cet effet, et on ne vaqua qu'aux travaux d'entretien jusqu'à janvier 1919.

Dès l'armistice on résolut de reprendre les travaux et en janvier 1919 on concéda en vue de la reprise des activités sur les sections 1, 2 3, et 5 sur une base du «coût plus» le pourcentage.

Pendant l'exercice on a dépensé $1,823,875.96 sur le compte de capital, ce qui amène les dépenses totales de cette rubrique à $16,752,845.54.

IX.—DÉSASTRE D'HALIFAX ET RESTAURATION.

Lors du désastre d'Halifax de décembre 1917, cinquante-six employés et dix pensionnaires des chemins de fer du gouvernement ont perdu la vie. Dans la suite deux employés sont morts de blessures reçues lors de l'explosion; trente employés furent tués dans l'accomplissement de leurs fonctions.

Sur les mille soixante-dix-huit employés de chemins de fer demeurant à Halifax et à Dartmouth lors de l'explosion, l'enquête a démontré que cent cinquante-sept seulement sont sortis indemnes du désastre et encore relativement. Cent sept propriétaires fonciers et cent soixante-cinq locataires se sont trouvés sans logis; quatre cent trente-deux subirent des dommages plus ou moins considérables à leurs propriétés et durent de ce fait faire face à des dépenses considérables.

Le déblayement des décombres, le nettoyage de la voie et la remise à pied d'œuvre des lignes électriques sur l'étendue du parc Richmond et de la station North Street devaient coûter approximativement $100,000.

Cent trois voitures à passagers des chemins de fer du gouvernement canadien et neuf d'autres lignes, ont subi des dommages pour une valeur de $60,000; trente-sept wagons des chemins de fer du gouvernement et cinquante-six d'autres lignes ont été détruits; les dommages ont été portés à approximativement $50,000. Cent vingt wagons des chemins de fer du gouvernement canadien et deux cent vingt-deux d'autres lignes ont subi des dommages pour une valeur d'environ $54,000; quatre locomotives des chemins de fer du gouvernement canadien ont subi pour environ $6,000 de dommages; le vapeur du gouvernement canadien, le *McKee*, a également été endommagé pour une valeur d'environ $70,000; les dommages aux ateliers de Willow Park ont été portés à $130,000; les jetées n°' 2, 3 et 4 ainsi que les hangars adjacents et autres bâtiments ont été

fortement atteints; les jetées de Richmond ont été absolument mises hors d'état de servir et quelques-unes d'entre elles ont tout simplement disparues. On a réparé avec toute la hâte possible le jetée n° 9.

En vue de relever le plus tôt les ruines causées par ce désastre et qui pouvaient nuire surtout aux choses de la navigation, on a hâté l'achèvement de deux vastes hangars à la jetée «A» sur l'emplacement des têtes de lignes océaniques.

Les pertes approximatives sont les suivantes: aux arsenaux H.M.C., $205,000; aux propriétés des chemins de fer du gouvernement canadien $1,250,000.

On peut trouver un rapport spécial sur les travaux de relèvement dans le rapport du gérant général, à l'appendice II.

On a porté les dommages matériels à la propriété à Halifax, à la ville de Dartmouth et aux dstricts municipaux environnants à plus de $16,000,000. Le président de la commission a fait rapport que les pertes totales de vie dues au désastre ont été probablement de mille huit cents, et atteindraient probablement deux mille et même plus, plaçant de ce fait parmi les pires désastres nationaux du Canada l'explosion de Halifax.

Les déboursés en vue du relèvement des chemins de fer du gouvernement canadien pour le dernier exercice se sont montés à $335,384.68, ce qui fait un total de dépenses de $1,181,690.21 jusqu'au 31 mars 1919.

En sus, une dépense de $200,122.50 a été occasionnée par des réparations aux bâtiments etc., à l'arsenal H.M.C. ce qui nous amène à un total de $330,928.69 pour cette rubrique jusqu'au 31 mars 1919; c'est le service naval qui a fourni les fonds pour ces dépenses.

Le reste des réparations des dommages causés à la propriété des chemins de fer du gouvernement canadien par le désastre de Halifax, N.-E., le 6 décembre 1917 a été complété au cours de 1918-19, date du licenciement du personnel.

X.—SUBVENTIONS AUX CHEMINS DE FER.

On trouvera des renseignements sur les subventions accordées aux chemins de fer dans les états du comptable du département à l'appendice ci-joint, première partie. Les états du comptable indiquent tout l'argent versé depuis l'inauguration du système des subventions en faveur des chemins de fer en 1883-84.

L'argent versé en subventions au cours de l'exercice clos le 31 mars 1919 arrive à $218,805.32.

XI.—CHEMIN DE FER DU NORD-CANADIEN.

ACQUISITION ET TRANSFERT DU CAPITAL-ACTIONS.

En 1913, en vertu des clauses n°' 8 et 9 de l'Acte 3-4 George V, chapitre 10 la compagnie de chemin de fer du *Canadian Northern* a reçu l'autorisation et a été mise en mesure d'émettre et transférer au ministre des finances et receveur général du Canada, pour le compte de Sa Majesté, libres de toute redevance et non imposables, soixante-dix mille actions ordinaires de la compagnie de chemin de fer du Canadian Northern, à condition que le Gouverneur en Conseil prenne les mesures pour accorder à la compagnie de chemin de fer du *Canadian Northern Ontario* et à la compagnie de chemin de fer du *Canadian Northern-Alberta* certaines suvbentions par mille pour un chemin de fer devant être construit sur une longueur de pas plus de 1,170 milles. Ces actions ont été dûment transférées.

En 1914, en vertu de la clause 5 de l'Acte 4-5 George V, chapitre 20, trois cent trente mille actions libérées, valeur au pair, de cent dollars chacune, du *Canadian Northern* (tel que défini par l'Acte) ont été transférées au ministre des Finances et receveur général du Canada, pour le compte de Sa Majesté, moyennant la garantie du paiement du principal et de l'intérêt des obligations débentures, etc., du *Canadian Northern* jusqu'à concurrence de $45,000,000.

En vertu de la clause n° 12 du même acte, le capital-actions du *Canadian Northern* a été évalué à cent millions, susceptible de n'être porté à un chiffre plus élevé que par la volonté du Parlement du Canada. En vue d'assurer l'échange d'actions en débentures convertibles en actions ordinaires, droit assuré à certaines compagnies de garantie par voie de fiducie, on a permis l'émission d'autres actions ordinaires ne devant pas dépasser vingt-cinq millions et devant se conformer à certaines conditions telles que couchées dans l'Acte de de 1914, 4-5 George V, chapitre 20.

A la dernière session du Parlement, un Acte (chapitre 24, 7-8 George V), ratifié le vingtième jour de septembre 1917, a été passé à l'effet d'autoriser l'acquisition par Sa Majesté du capital-actions de la compagnie de chemin de fer du *Canadian Northern.* En vertu des dispositions de cet Acte, et avec l'autorisation telle qu'accordée par un arrêté ministériel daté du quinzième jour de novembre 1917, une entente portant la date du premier jour d'octobre 1917 a été conclue par Sa Majesté—représentée par le ministre des Finances et le ministre des Chemins de fer et Canaux, *Mackenzie, Mann and Company, Limited,* appelés les «propriétaires», et la *Canadian Bank of Commerce,* appelée «les garants» en vue de l'achat et de la vente de tout ce qu'ils détiennent sur six cent mille actions du capital-actions de la compagnie de chemin de fer du Nord-Canadien ($60,000,000 au pair) et qui ne se trouve pas actuellement en la possession du ministre des Finances du Canada pour le compte de Sa Majesté, ces valeurs ne comportant pas moins que cinq sixièmes desdites six cent mille actions, le prix des actions devant être fixé par arbitrage.

En vertu d'un arrêté ministériel daté du dix-septième jour d'octobre 1917, Sir William Ralph Meredith, juge en chef d'Ontario, a été choisi pour représenter le Gouvernement du Canada au bureau d'arbitrage.

A la première réunion du bureau à Toronto, le 18 janvier 1918, *Mackenzie, Mann and Company, Limited,* représentés par Sir William Mackenzie, président, et la *Canadian Bank of Commerce* par Sir B. E. Walker, président, ont choisi l'hon. William Nesbitt, C.R., pour l'un des arbitres. Sir William Meredith a alors annoncé que l'hon. Robert E. Harris, juge de la cour Suprême de la Nouvelle-Ecosse, avait été choisi pour troisième arbitre.

Jusqu'au 31 mars 1918, le bureau avait tenu vingt-cinq séances, et à la fin de l'exercice ses travaux restaient inachevés.

L'entente conclue entre Sa Majesté, *Mackenzie, Mann and Company, Limited* et la *Canadian Bank of Commerce,* est imprimée en entier à l'appendice VI du rapport annuel de 1918.

Après la demande de la part de la compagnie de chemin de fer du *Canadian Northern* de l'assistance autorisée par l'article trois dudit Acte, un arrêté ministériel daté du quinzième jour de novembre 1917 a été passé à l'effet d'autoriser le ministre des Finances d'accorder l'assistance prévue dans l'Acte (chapitre 24, 7-8 George V) au moment et à la suite du transfert d'au moins les cinq sixièmes des six cent mille actions, et de faire des avances à même le fonds du revenu consolidé jusqu'à concurrence, et sans les dépasser, de vingt-cinq millions de dollars, le paiement de cette somme ne devant être effectué que moyennant la certification du contrôleur financier du ministère des Chemins de fer et Canaux et avec l'approbation du ministre des Finances; cette avance de fonds ayant pour but d'honorer et règler toute dette de la compagnie.

Sous l'autorité de l'arrêté ministériel ci-haut, et à la suite du transfert dûment exécuté aux mains du ministre des Finances pour le compte de Sa Majesté, le contrôleur financier du département des Chemins de fer et Canaux a émis des certificats pour la somme de $25,000,000 que le ministre des Finances a versée.

Les travaux d'arbitrage n'ayant pas pris fin à la date du 1er mars 1918, suivant les conditions de l'entente, on a fait d'autres arrangements autorisés par un arrêté ministériel à l'effet de prolonger la période d'achèvement de l'arbitrage jusqu'au 1er juin 1918.

Le 31 mai 1918, les arbitres rendirent leur décision et déclarèrent porter à $10,800,000 la valeur des 600,000 actions.

En vertu de l'arrêté ministériel, daté du 7 septembre 1918, la somme de $8,500,000 a été versée à *Mackenzie, Mann and Company, Limited,* et à la *Canadian Bank of Commerce,* contre 510,000 actions.

L'achat des autres 90,000 actions a été autorisée par un arrêté ministériel daté d'octobre 1918.

A la suite de l'achat de toutes les actions ordinaires de la compagnie de chemin de fer *Canadian Northern,* et en vertu de l'arrêté ministériel daté du 20 novembre 1918, le bureau des directeurs de ce chemin de fer a été constitué en bureau d'administration des chemins de fer du gouvernement canadien et a reçu les pouvoirs que détenait le gérant général, en vertu des règlements adoptés sous l'empire d'un arrêté du conseil daté le 22 janvier 1914.

Le 20 décembre 1918 on a adopté un arrêté en Conseil ordonnant au bureau de direction de la compagnie de chemin de fer *Canadian Northern* et l'autorisant à se servir, comme désignation collective et descriptive, du nom «Chemins de fer Nationaux Canadiens (*Canadian National Railways*) pour les lignes de chemins de fer et les propriétés régies et exploitées par le bureau.

A la fin de l'exercice le ministre des Finances et receveur général du Canada détenait, en fidéicommis pour le compte de Sa Majesté, 984,000 actions ordinaires de la compagnie du chemin de fer *Canadian Northern* entièrement versées et imposables, se chiffrant à la somme de $98,400,000; la valeur au pair étant de $100 l'action. On a payé pour celles-ci la somme de $9,733,333.24 et on a fait les démarches nécessaires pour acheter les 16,000 dernières actions qui sont détenues par la province de la Colombie-Britannique.

RÉSEAU DU CHEMIN DE FER CANADIAN NORTHERN.

Description.

Les débuts de ce réseau transcontinental de chemin de fer remontent à 1889 lorsqu'une charte de chemin de fer accordée par la législature du Manitoba autorisa la construction du chemin de fer désigné sous le nom de *Lake Manitoba Railway and Canal Company.* Cependant on ne se servit pas de cette charte avant 1896, lorsqu'elle fut achetée par *Mackenzie and Mann,* qui commencèrent immédiatement la construction d'un chemin de fer entre Gladstone et Winnipeg, une distance de 123.4 milles. On commença à exploiter cette ligne le 3 janvier 1897.

La même année on commença la construction d'une ligne allant de Winnipeg vers l'ouest jusqu'aux Grands lacs. On désigna ce chemin de fer sous le nom de *Manitoba and South Eastern,* et le 28 novembre 1898 les trains commencèrent à circuler sur la partie de la ligne comprise entre St-Boniface et Marchand, une distance de 145.4 milles, ce qui faisait un total de 168.8 milles en exploitation.

Le 15 novembre 1899 on ouvrit au trafic la ligne entre la jonction Sifton et la rivière Swan, une distance de 83.8 milles, ce qui faisait 252.6 milles en exploitation à la fin de l'année 1899.

En 1900 on inaugura la ligne sur la rivière Swan jusqu'à Erwood, une distance de 92.5 milles, et aussi la ligne entre Gilbert Plains et Grand View,

une distance de 86.6 milles. Au cours de cette même année on acheta le chemin de fer *Port Arthur, Duluth and Western* de Port Arthur à Gunflint, une distance de 86.7 milles. Ceci portait le total à 564.5 milles à la fin de l'année 1900, et on fonda alors la compagnie du chemin de fer du *Canadian Northern* pour administrer les lignes déjà construites et aussi les développements futurs.

En 1901 la compagnie loua la ligne du *Northern Pacific* dans le Manitoba.

En 1902 on compléta la construction du chemin de fer *Manitoba and South Eastern* jusqu'à la jonction Stanley, ajoutant 211.5 milles au réseau.

En 1903 le chemin de fer *Great Northern of Canada* et le chemin de fer *Chateauguay and Northern* dans la province de Québec, et le chemin de fer *Central* dans la Nouvelle-Ecosse furent achetés, ajoutant 343.8 milles au réseau.

En 1904 les lignes ci-dessus mentionnées en plus du nombre de milles construits par tout le Canada faisaient un total de 1,932.3 milles en exploitation.

En 1905 la ligne principale fut inaugurée entre Kamsack et Edmonton, ajoutant 456.3 milles au réseau. Le chemin de fer Halifax et South Western fut aussi ouvert au trafic, soit une distance de 99.4 milles.

En 1906 la compagnie acheta le chemin de fer *Qu'Appelle, Long Lake and Saskatchewan* de Regina à Prince-Albert, ajoutant 249·3 milles au réseau. On ouvrit au trafic la ligne de Toronto à la jonction de la Baie James, 146·9 milles, et on acheta le chemin de fer *Halifax and Yarmouth*, 50·2 milles, de Yarmouth à Barrington, et le chemin de fer *Middleton and Victoria Beach*, 39·4 milles.

En 1907 on compléta la construction du chemin de fer *Halifax and South Western* jusqu'à Liverpool, N.-E.

En 1908 on acheta le réseau du chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean, et aussi le réseau du chemin de fer *Niagara, St. Catharines and Toronto.*

En 1909 la compagnie acheta le chemin de fer *Duluth, Rainy Lake and Winnipeg*, de Fort-Francis à Virginia, soit 98 milles, et aussi le chemin de fer *Central Ontario.* A la fin de l'année le réseau de la compagnie comprenait 4,858·8 milles de chemin de fer en exploitation.

En 1910 la compagnie acheta le chemin de fer de la Baie de Quinté, aussi le chemin de fer *Brockville, Westport and Northwestern*, et le chemin de fer *Irondale and Bancroft.*

En 1911 on inaugura l'embranchement de Virginia à Duluth, E.-U.A., établissant une ligne directe entre Duluth et Winnipeg.

En 1912 on ouvrit au trafic le prolongement du réseau entre Edmonton et Athabaska Landing sur la rivière Mackenzie.

En 1913 et en 1914 on construisit et on inaugura plus de 800 milles de chemin de fer.

Ce réseau comprenait plus de 7,403 milles de chemin de fer en exploitation à la fin de l'année 1914.

En 1915 on exploitait 6,394 milles de chemin de fer dans l'Ouest et 2,967·5 milles dans l'Est, un total de 9,361·8 milles.

En 1916 le réseau traversait le continent et son avenir était brillant, mais par suite de la situation financière causée par la guerre mondiale, on ne fit que très peu de construction, et on peut dire la même chose de l'année 1917. A la fin de cette dernière année le réseau comprenait 9,513 milles, dont une voie principale de 3,211 milles de longueur, et 6,302 milles d'embranchement.

En 1917 le gouvernement du Dominion acheta les actions ordinaires du chemin de fer *Canadian Northern* le 30 septembre, et depuis le réseau du chemin de fer *Canadian Northern* est administré par un bureau de direction nommé par le gouvernement du Canada.

En 1918-19, ce réseau possède 9,067·5 milles de chemin de fer et en exploite 1,414·8—sans compter des droits de passage sur 151·7 milles de chemin de appartenant à d'autres compagnies, soit un total de 9,566·5 milles.

Suit un état du nombre de milles en exploitation par périodes de cinq années:

	Milles.		Milles.
1899	252·6	1909	4,858·8
1904	1,932·3	1914	7,403·1
		1919	9,067·5

Le réseau exploite 347·3 milles du chemin de fer *Northern Pacific* au Manitoba, et a droit de passage sur 151·7 milles d'autres chemins de fer, soit un total de 9,566·5 milles en exploitation.

On rapporte que le réseau dessert 90 pour 100 du total de la population urbaine de l'Alberta; 97 pour 100 de la population des villes et cités de la Saskatchewan dont la population dépasse 1,000 personnes, et aussi 97 pour 100 des centres du Manitoba qui ont une population aussi considérable.

Les lignes de l'Est ont été construites dans le but d'atteindre les principaux centres manufacturiers de l'Ontario et du Québec avec le plus petit parcours possible, et lorsque la ligne de Hamilton sera construite, le réseau touchera des villes contenant 60 pour 100 de la population urbaine et fabriquant 70 pour 100 du total des produits manufacturés dans toutes les provinces.

En Colombie-Britannique la voie principale touche tous les points entre la frontière provinciale, au défilé de Yellowhead, et l'océan Pacifique par voie de Kamloops, New-Westminster et Vancouver

Pentes

De Montréal à Winnipeg le maximum de la pente n'est que de six dixièmes d'un pour cent, sauf sur un parcours de 60 milles à l'ouest de Port-Arthur où elle atteint un pour cent.

La ligne est presque plane de Winnipeg à Dauphin, soit une distance de 178 milles, sauf pour un mille, où il y a une pente d'un pour cent, et à un autre endroit où il y a une pente de six dixièmes d'un pour cent. La pente au sommet des Rocheuses et jusqu'à 60 milles de l'autre côté est de cinq sixièmes d'un pour cent.

D'Albreda à la côte la pente est de quatre dixièmes d'un pour cent.

A partir de la côte en allant vers l'Est, sauf sur une petite distance d'environ 50 milles dans les Rocheuses, où la pente est de sept dixièmes d'un pour cent, la pente jusqu'à Port-Arthur est, règle générale, d'environ cinq dixièmes d'un pour cent De Port-Arthur à North Bay, une distance de 660 milles, la pente est de quatre dixièmes, ce qui est un gros avantage si on considère l'immense quantité de trafic dirigé vers l'Est. La pente de cet endroit jusqu'à Montréal est également de quatre dixièmes, sauf sur une distance de 10 milles à l'est de North Bay, où la pente est de cinq dixièmes.

Fait remarquable à noter, les pentes sont plus faciles pour le trafic dirigé vers l'Est, qui est de beaucoup le plus considérable.

Lorsque le «train spécial d'inauguration» traversa le continent en 1915, l'importance des pentes douces fut démontrée par le fait qu'une locomotive ordinaire tira un train de 15 lourds wagons, en grande partie des wagons-lits, jusqu'à la côte du Pacifique sans la moindre difficulté. Ce train était, à cette époque, le train le plus pesant à traverser les Rocheuses tiré par une seule locomotive ordinaire.

NOMBRE DE MILLES

ETAT du nombre de milles par province au 30 juin 1917.

Province.	Voie principale.	Embranchements	Total.
Alberta	436	830	1,266
Colombie-Britannique	513	27	540
Manitoba	364	1,631	1,995
Nouvelle-Ecosse		370	370
Ontario	1,248	974	2,222
Québec	206	479	685
Saskatchewan	400	1,820	2,220
	3,167	6,131	9,298
Etat du Minnesota	44	171	215
	3,211	6,302	9,513

Ce réseau compte également 61.6 milles de chemin de fer électrique en exploitation, le tout dans la province d'Ontario.

OBSERVATIONS GÉNÉRALES

Comme le poids des trains augmente continuellement de nos jours, il a fallu construire la voie principale de manière à éviter pour toujours la reconstruction des pentes ou le remplacement des rails. Sur la voie principale les rails sont en acier de 80 livres. Les pentes douces permettent à la compagnie de faire de grandes économies dans l'exploitation surtout en ce qui concerne le transport de deux des produits les plus considérables, à savoir, le bois de construction de la côte du Pacifique et le grain de l'Ouest du Canada et des prairies à la côte de l'Atlantique.

La voie principale de Montréal à Vancouver est construite avec des rails d'acier de 80 livres et elle est supérieure à toute autre ligne traversant le continent américain en ce qui concerne les pentes et les courbes au point de vue du trafic, et il est reconnu que ce chemin de fer sera un des plus importants lorsque le trafic sera suffisamment développé pour nécessiter l'emploi des trains lourds. Maintenant que ce réseau traverse le continent il est plus indépendant de la moisson qu'autrefois, car il transportera nécessairement une plus grande variété de produits à des taux plus rémunérateurs.

COMPAGNIES CONSTITUANTES ET FILIALES COMPRISES DANS LE RÉSEAU DE CHEMIN DE FER CANADIAN NORTHERN.

Compagnies constituantes.

The Canadian Northern Railway Company.
The Canadian Northern Ontario Railway Company.
The Canadian Northern Quebec Railway Company.
Mount Royal Tunnel and Terminal Company, Limited.
Canadian Northern Pacific Railway Company.
Canadian Northern Alberta Railway Company
Canadian Northern Western Railway Company.
The Canadian Northern Saskatchewan Railway Company.
The Canadian Northern Manitoba Railway Company.
Duluth, Winnipeg and Pacific Railway Company.

Duluth, Winnipeg and Pacific Railroad Company.
Duluth, Rainy Lake and Winnipeg Railway Company.
Central Ontario Railway.
The Halifax and South Western Railway Company.
The Bay of Quinte Railway Company.
The Irondale, Bancroft and Ottawa Railway Company.
The Marmora Railway and Mining Company.
The Northern Consolidated Holding Company, Limited.
The Quebec and Lake St. John Railway Conpany.
The Qu'Appelle, Long Lake and Saskatchewan Railroad and Steamboat Company.
The Minnesota and Manitoba Railroad Company.
The Bessemer and Barry's Bay Railway Company.
The Toronto, Niagara and Western Railway Company.
The James Bay and Eastern Railway Company.
The St. Charles and Huron River Railway Company.
The Toronto Eastern Railway Company.
The Toronto Suburban Railway Company.
The Niagara, St. Catharines and Toronto Railway Company.
Canadian Northern System Terminals (Limited).
The Minnesota and Ontario Bridge Company.
The Lake Superior Terminals Company, Limited.

Compagnies filiales.

The Canadian Northern Telegraph Company.
The Great North Western Telegraph Company of Canada.
The Winnipeg Land Company, Limited.
St. Boniface Western Land Company.
The Canadian Northern Railway Express Company, Limited.
The Canadian Northern Express Company.
Canadian Northern Steamships, Limited.
The Niagara, St. Catharines and Toronto Navigation Company, Limited.
Canadian Northern Rolling Stock, Limited.
The Imperial Rolling Stock Company, Limited.
The Canadian Northern Transfer Company, Limited.
Toronto Dwellings, Limited.
Canadian Northern Realties, Limited.
Federal Properties, Limited.

CANADIAN NORTHERN

CONSOLIDÉ.

ACTIF AU 31 DÉCEMBRE 1918.

	$ c.	$ c.
Placements—en propriétés—		
Engagés dans le chemis de fer et sur le matériel, y compris l'escompte sur la dette consolidée..	488,528,408 94	
Garanties acquises., Cédule A....................	46,372,891 71	
Termini et autres propriétés..........................	6,254,155 92	
		541,155,456 57
Argent détenu en fidéicommis pour le compte de la construction, du fonds d'amortissement et d'autres comptes particuliers—		
Gouvernement du Dominion..........................	1,443,816 68	
Province du Manitoba..................................	47,977 47	
Province de la Saskatchewan........................	1,202,825 24	
Province de l'Alberta....................................	2,333,064 77	
Province de l'Ontario....................................	216,504 60	
Province de la Colombie-Britannique..............	2,451,090 06	
Fonds d'amortissement................................	299,065 09	
National Trust Company..............................	3,331,377 61	
Amirauté Britannique....................................	281,461 32	
BritishEmpireTrustCompany(en fidéicommis)...	19,948 41	
National Trust Company au compte des ventes de terrain..	2,180,066 66	
Pennsylvania Company *re* Matériel, Série A, 1918.	2,984,664 10	
		16,791,862 01
Terrains non vendus..		16,602,525 00
Certificats de la National Trust Company *re* l'émission d'obligations garanties par des octrois de terrains (celles-ci sont détenues par la banque comme garanties supplémentaires sur emprunts)..		1,657,500 00
Autres placements (au prix coûtant)....................		2,979,059 20
Actif liquide—		
Argent en banque..	2,885,162 91	
Balance due par des agents, soldes de stations, etc. (net)..	3,061,619 62	
Divers comptes, à recevoir..............................	8,464,744 35	
Paiements retardés sur ventes de terrain et intérêt acquis..	6,607,961 63	
Matériaux et fournitures en magasin d'après les livres..	6,996,270 01	
		28,015,758 52
Charges différées—		
Proportion de l'escompte sur la dette consolidée..	800,067 79	
Primes d'assurance payées d'avance..............	476,260 62	
Débits non réglés (balance nette)..................	780,779 88	
		2,056,908 29
Avances faites par la compagnie du chemin de fer Canadian Northern à des compagnies affiliées, per contra..		10,494,459 41
		622,753,529 00

NOTE.—Le Gouvernement de l'Ontario met en doute les titres du chemin de fer Canadian Northern Ontario aux terrains octroyés pour la construction de lignes dans l'Ontario, terrains qui sont évalués par la compagnie à $6,000,000.

RÉSEAU DE CHEMIN DE FER.

BILAN.

PASSIF AU 31 DECEMBRE 1918.

		$ c.	$ c.
Capital-actions—Ordinaire			100,000,500 00
Capital-actions—Compagnies affiliées		75,429,500 00	
Moins montant gardé dans le trésor		69,514,300 00	
			5,915,200 00
			105,915,700 00
Dette consolidée à longue échéance—			
Canadian Northern Railway Company, Cédule B.		128,543,062 19	
Compagnies affiliées, Cédule C		125,186,538 42	
		253,729,600 61	
Actions-débentures convertibles, 5 pour 100, au compte des recettes		24,999,500 00	
Obligations garanties par le matériel		15,141,000 00	
			293,870,100 61
Emprunts à courtes échéances garantis par des valeurs supplémentaires ou des hypothèques—			
Emprunts remboursables à vue et à courte échéance			166,355,148 32
Dette courante—			
Pièces vérifiées et dette flottante		13,173,091 02	
Listes de paie		2,971,076 44	
Intérêt du (payé depuis)		2,305,133 41	
Intérêt acquis sur emprunts garantis par obligations et sur les obligations garantis par le matériel—			
D'exploitation	$ 2,964,616 17		
De construction	171,356 44		
		3,135,972 61	
Taxes dues		909,657 67	
			22,494,931 15
Réserves—			
Fonds de remplacement, navigation		3,315,795 68	
Fonds de remplacement, matériel		1,674,024 15	
Fonds d'assurance		701,145 07	
			5,690,964 90
Avances faites par la Canadian Northern Railway Company aux compagnies affiliées, per contra			10,494,459 41
Surplus			17,932,224 61
			622,753,529 00

C. E. FRIEND,
Contrôleur.

Nous avons examiné les livres et les archives du réseau de chemin de fer Canadian Northern pour la période de 15 mois se terminant le 31 décembre 1918, et nous certifions qu'à notre avis le bilan donné ci-dessus est préparé de façon à donner un exposé vrai et exact des affaires du réseau au 31 décembre 1918, et est conforme aux livres et aux explications et renseignements qui nous ont été donnés.

WEBB, READ & COMPANY,
Comptables patentés.

TORONTO, ONT., 7 juillet 1919.

RÉSEAU DU CHEMIN DE FER CANADIAN NORTHERN.

ÉTAT DES RECETTES.

ÉTAT DES RECETTES POUR LA PÉRIODE DE TROIS MOIS SE TERMINANT LE 30 SEPTEMBRE 1917.

	$ c.	$ c.
Recettes	10,591,807 57	
Diverses recettes des filiales	459,231 66	
		11,051,039 23
Frais d'exploitation	8,667,867 95	
Taxes, loyers, facilités conjointes, etc	465,531 47	
		9,133,399 42
Recettes nettes		1,917,639 81
Frais fixes—Chemin de fer Canadian Northern	1,672,056 91	
Frais fixes—Compagnies affiliées	1,068,641 09	
Intérêt sur billet payable sur présentation et sur billets à courte échéance—		
Gouvernement	346,759 67	
Autres	714,828 70	
		3,802,286 37
Déficit porté au compte des profits et pertes		1,884,646 56

ÉTAT DES RECETTES POUR LA PÉRIODE DE TROIS MOIS SE TERMINANT LE 31 DÉCEMBRE 1917.

	$ c.	$ c.
Recettes	11,264,978 56	
Diverses recettes des filiales	361,566 21	
		11,626,544 77
Frais d'exploitation	9,853,944 56	
Taxes, loyers, facilités conjointes, etc	326,934 21	
		10,180,878 77
Recettes nettes		1,445,666 00
Frais fixes—Chemin de fer Canadian Northern	1,915,196 47	
Frais fixes—Compagnies affiliées	1,058,807 12	
Intérêt sur billet payable sur présentation et sur billets à courte échéance—		
Gouvernements	449,332 61	
Autres	356,382 33	
		3,779,718 53
Déficit porté au compte des profits et pertes		2,334,052 53

ÉTAT DES RECETTES POUR L'EXERCICE SE TERMINANT LE 31 DÉCEMBRE 1918.

	$ c.	$ c.
Recettes	47,310,011 91	
Diverses recettes des filiales	1,752,700 59	
		49,062,712 50
Frais d'exploitation	44,062,949 94	
Taxes, loyers, facilités conjointes	1,599,325 32	
		45,662,275 26
Recettes nettes		3,400,437 20
Frais fixes—Chemin de fer Canadian Northern	6,875,465 58	
Frais fixes—Compagnies affiliées	4,301,207 57	
Intérêt sur billets payables sur présentation et sur billets à courte échéance—		
Gouvernement	3,926,279 61	
Autres	2,795,294 22	
		17,898,246 98
Déficit porté au compte des profits et pertes		14,497,809 74

RÉSEAU DU CHEMIN DE FER CANADIAN NORTHERN.

ÉTATS DES PROFITS ET PERTES.

ÉTAT DES PROFITS ET PERTES AU 30 SEPTEMBRE 1917.

	$ c.	$ c.
Déficit porté au compte des recettes	1,884,646 56	
Déficit, etc., sur la dette consolidée	49,687 25	
Réserve pour les dettes mauvaises ou douteuses	400,000 00	
	2,334,333 81	
Moins—		
Recettes retardées, débits et crédits, solde des crédits	121,175 07	
	2,213,158 74	
Règlement de ventes de terrain	164,687 03	
Déficit net		2,377,845 77
Surplus reporté		37,321,946 08
Surplus total au compte des profits et pertes.		34,944,100 31

ÉTAT DES PROFITS ET PERTES AU 31 DÉCEMBRE 1917.

	$ c.	$ c.
Déficit porté au compte des recettes—	2,334,052 53	
Escompte, etc., sur la dette consolidée	99,115 69	
	2,433,168 22	
Moins—		
Recettes retardées, débits et crédits, solde	65,045 82	
Déficit net		2,368,122 40
Surplus reporté		34,944,110 31
Surplus total au compte des profits et pertes (page n° 16)		32,575,977 91

ÉTAT DES PROFITS ET PERTES AU 31 DÉCEMBRE 1918.

	$ c.	$ c.
Déficit porté au compte des recettes	14,497,809 74	
Escompte, etc., sur la dette consolidée	694,624 97	
Taxes dues au 31 décembre 1918	409,657 67	
Règlement de l'intérêt sur les obligations du D.R.L. and Wpeg Ry. comprises dans les obligations du C.N.R. possédées par le D.W. and P. Ry. Etat de l'intérêt acquis au 30 septembre 1917	24,999 99	
	15,627,092 37	
Moins—		
Recettes retardées, débits et crédits, solde de crédit	47,237 24	
	15,579,855 13	
Règlement de ventes de terrains	936,101 83	
Déficit net		14,643,753 30
Surplus reporté		32,575,977 91
Surplus total au 31 décembre 1918, porté au bilan		17,932,224 61

RÉSEAU DU CHEMIN DE FER CANADIAN NORTHERN.

ÉTAT DES VALEURS ACQUISES.

CÉDULE A.

The Minnesota and Ontario Bridge Company—	
Actions-débentures, première hypothèque, 4½ pour 100.......... $	180,000 00
Capital-actions..........	100,000 00
The Minnesota and Manitoba Railway Company—	
Obligations, hypothèque générale, 5 pour 100..........	250,000 00
Capital-actions..........	400,000 00
The Lake Superior Terminal Company Limited—	
Obligations-or, hypothèques, 5 pour 100..........	2,000,000 00
Capital-actions..........	500,000 00
The Canadian Northern Telegraph Company—	
Obligations, hypothèque générale, 5 pour 100..........	2,000,000 00
Capital-actions..........	500,000 00
The Winnipeg Land Company, Limited—	
Obligations-or, première hypothèque, 5 pour 100..	300,000 00
Capital-actions..........	100,000 00
The St-Boniface Western Land Company—	
Obligations, première hypothèque, 5 pour 100..........	750,000 00
Capital-actions..........	250,000 00
The Edmonton and Slave Lake Railway Company—	
Obligations, première hypothèque, 5 pour 100..........	420,000 00
The Canadian Northern Railway Express Company, Limited—	
Obligations-or, première hypothèque, 4 pour 100—£618,438..........	3,000,000 00
Capital-actions..........	1,000,000 00
Canadian Northern Steamship, Limited—	
Actions-débentures, première hypothèque, 5 pour 100, £600,000..........	2,920,000 00
Capital-actions..........	2,000,000 00
Canadian Northern System Terminals, Limited—	
Actions-débentures et obligations, première hypothèque, 5 pour 100..........	7,000,000 00
Capital-actions..........	2,000,000 00
The Bay of Quinte Railway Company—	
Actions privilégiées..........	465,000 00
Actions ordinaires..........	930,000 00
Central Ontario Railway—	
Actions privilégiées..........	291,000 00
Actions ordinaires..........	3,038,000 00
The Irondale, Bancroft and Ottawa Railway Company—	
Obligations, première hypothèque, 5 pour 100..........	450,000 00
Capital-actions..........	53,000 00
The Marmora Railway and Mining Company—	
Obligations du chemin de fer Ontario, Belmont et Northern..........	100,000 00
Capital-actions..........	100,000 00
The Qu'Appelle, Long Lake and Saskatchewan Railroad and Steamboat Co.—	
Capital-actions..........	201,000 00
The Niagara, Ste-Catharines and Toronto Railway Company—	
Capital-actions..........	922,000 00
The Niagara, St. Catharines and Toronto Navigation Company, Limited—	
Obligations de première hypothèque..........	200,000 00

ÉTAT DES VALEURS ACQUISES—*Fin.*

CÉDULE A.—*Fin.*

The Quebec and Lake St. John Railway Company— Capital-actions	4,034,700 00	
Canadian Northern Pacific Railway Company— Capital-actions	25,000,000 00	
The Canadian Northern Alberta Railway Company— Capital-actions	3,000,000 00	
Canadian Northern Western Railway Company— Capital-actions	2,000,000 00	
The Canadian Northern Saskatchewan Railway Company— Capital-actions	1,000,000 00	
Canadian Northern Manitoba Railway Company— Capital-actions	250,000 00	
The Canadian Northern Ontario Railway Company— Capital-actions	10,000,000 00	
Duluth, Winnipeg and Pacific Railway Company— Capital-actions	3,060,000 00	
Mount Royal Tunnel and Terminal Company, Limited— Capital-actions	5,000,000 00	
The Northern Consolidated Holding Company, Limited— Capital-actions	4,446,700 00	
La compagnie Holding dont le capital émis est de $6,181,500, possède du capital-actions dans la Canadian Northern Quebec Railway Company au montant de $5,064,600.		
The Canadian Northern Quebec Railway Company— Capital-actions	2,080,000 00	
The Halifax and South Western Railway Company— Capital-actions	925,000 00	
The Bessemer and Barry's Bay Railway Company— Capital-actions	125,000 00	
		$ 93,341,400 00
Coût à la compagnie de chemin de fer		$ 46,372,891 71

RÉSEAU DU CHEMIN DE FER CANADIAN NORTHERN.

ETAT des valeurs en suspens, indiquant: Les valeurs garanties par le Gouvernement du Dominion, les valeurs garanties par les gouvernements provinciaux, les valeurs non-garanties, la date d'échéance de toutes les émissions, les charges annuelles fixes, au 30 juin 1917.

Valeurs.	Date de l'échéance.	Emission totale.	Intérêt annuel.
Garanties par le Gouvernement du Dominion.		$ c.	$ c.
Chemin de fer Canadian Northern—			
Actions-débentures, 1re hypothèque, 3%	Juillet 10, 1953	9,359,996 72	280,799 86
Actions-débentures, 1re hypothèque, 3½ %	Juillet 20, 1958	7,896,588 26	276,380 47
Actions-débentures, 1re hypothèque, 4%	Sept. 1, 1934	44,866,667 33	1,794,666 66
Chemin de fer Canadian Northern Alberta—	Avril 1, 1962	3,569,996 86	124,949 88
Actions-débentures, 1re hypothèque, 3½ %	Mai 4, 1960	3,149,998 66	110,249 96
Actions-débentures, 1re hypo., 3½%			
Chemin de fer Canadian Northern Ontario—	Mai 19, 1961	35,770,000 00	1,251,950 00
Actions-débentures, 1re hypo., 3½%			
Total des obligations garanties par le Dominion	....	104,613,247 83	3,838,996 83
Garanties par la province de l'Ontario.			
Chemin de fer Canadian Northern Ontario—			
Actions-déb., 1re hypo., 3½% (1938)	Juin 30, 1938	6,724,015 39	235,340 54
Actions-déb., 1re hypo., 3½ p% (1936)	Juillet 10, 1936	1,135,982 20	39,759 38
		7,859,997 59	275,099 92
Garanties par le Gouvernement du Manitoba.			
Chemin de fer Canadian Northern—			
Actions-débentures consolidées, 4%	Juin 30, 1930	10,784,046 66	431,361 87
Obligations de la division de l'Ontario, 4%	Juin 30, 1930	5,580,606 66	223,224 26
Obligations de la division de l'Ontario, 4½%	Juin 30, 1930	164,980 00	7,424 26
Obligations, termini de Winnipeg, 4%	Juillet 1, 1939	3,000,000 00	120,000 00
Obligations, 1re hypo., 4%	Juin 30, 1930	4,319,998 86	172,799 90
Can. Nor. Manitoba, 4½ %	....	160,680 00	7,230 60
Obligations des embranchements, 4%	Fév. 1, 1929	1,137,340 00	45,493 60
Obligations de Gilbert Plains, 4%	Nov. 1, 1930	2,433 33	97 33
Obligations du Manitoba & S. E. Ry, 4%	Fév 1, 1929	512,460 00	20,498 40
		25,662,545 51	1,028,130 22
Garantie par le Gouvernement de la Saskatchewan.			
Chemin de fer Canadian Northern—			
Actions, 1re hypo., 4%	Jan. 23, 1939	13,709,399 99	548,385 98
Chemin de fer Canadian Northern Saskatchewan—			
Actions, 1re hypo., 4½ %	Déc. 19, 1943	1,174,813 33	52,866 60
		14,884,213 32	601,252 58
Garanties par le Gouvernement de l'Alberta.			
Chemin de fer Canadian Northern—			
Actions-déb., 1re hypo., !4%	Fév. 25, 1939	9,726,364 26	389,054 56
Chemin de fer Canadian Northern Western—			
Actions-débentures, 1re hypo., 4½%	Fév. 16, 1942	6,424,000 00	289,080 00
	Oct. 2[illegible] 1943	2,799,997 73	125,999 90
		18,950,361 99	804,134 46

RÉSEAU DU CHEMIN DE FER CANADIAN NORTHERN—*Suite.*

ÉTAT des valeurs en suspens, etc.—*Suite.*

Valeurs.	Date de l'échéance.	Emission totale.	Intérêt annuel.
Garanties par le Gouvernement de la Colombie-Britannique.		$ c	$ c.
Chemin de fer Canadian Northern Pacific—			
Actions-débentures, 1re hypo., 4%	Avril 2, 1950	20,999,997 59	839,999 90
Actions-débentures, termini, 4½ %	Avril 2, 1950	8,614,000 00	387,630 00
Actions-déb., embranchements, 4½%	Avril 2, 1950	5,543,527 54	249,458 74
Actions, frais secondaires, 4½%	Avril 2, 1950	4,999,998 73	224,999 94
		40,157,523 86	1,702,088 58
Total des obligations garanties par les province		107,514,642 27	4,410,705 76
Valeurs non-garanties.			
Chemin de fer Canadian Northern—			
Actions-débentures, Consol. Perp., 4%	Perpétuelle	61,837,788 96	2,473,511 55
Obligations de Pas Mission, 1re hypo., 4%	Avril 12, 1939.	880,000 00	35,200 00
Obligations de Gunflint, 1re hypo., 4½%	Juin 30, 1930.	669,000 00	30,105 00
Obligations, embranchement Prince-Albert, 4½%	Juin 30, 1930.	693,900 00	31,225 50
Chemin de fer Canadian Northern Ontario—			
Actions-débentures Consol. Perp., 4%	Perpétuelle	12,658,910 51	506,356 42
Chemin de fer Central Ontario—			
Obligations, 1re hypo., 5%	Jan. 1, 1934	945,593 33	47,279 66
Chemin de fer Bay of Quinte—			
*Obligations, 1re hypo., 5%	Jan. 2, 1927	780,000 00	39,000 00
Chemin de fer Irondale, Bancroft & Ottawa—			
Obligations hypothécaires, 5%	Jan. 1, 1953	....	....
Chemin de fer Canadian Northern Quebec—			
Actions-débentures, perp., 4%	Perpétuelle	5,435,127 39	217,405 09
Obligations du c. de f. Great Nor. of Canada, 4%	Oct. 1, 1934	3,505,750 00	140,230 00
Chemin de fer Québec et Lac St-Jean—			
Actions-déb. 1re hypo., 4%	Perpétuelle	4,486,813 60	179,472 54
Chemin de fer Duluth, Winnipeg & Pacific—			
Actions, 1re hypo., 4%	Juin 1, 1939	8,221,907 27	328,876 28
Obligations du c. de f. Duluth, R. L. & Wpg. 5%	Jan. 1, 1921	2,000,000 00	100,000 00
Chemin de fer Halifax & Southwestern—			
Obligations, 1re hypo., 3½%	Sept. 30, 1943	5,663,666 66	198,228 32
Chemin de fer Niagara, St-Catharines & Toronto—			
Obligations, 1re hypo., 5%	Nov. 1, 1929	1,504,000 00	75,200 00
Actions, 2me hypo., 5%	Nov. 1, 1929	536,500 00	26,825 00
Qu'Appelle, Long Lake & Saskatchewan Railway & Steamboat Co—			
Obligations, 1re hypo., 4%	Juillet 1, 1936	5,019,681 10	200,787 24
Mount Royal Tunnel and Terminal Co., Ltd.—			
Obligations, 1re hypo., 5%	Avril 15, 1970	11,430,033 39	571,501 67
Chemin de fer James Bay and Eastern—			
*Obligations, 1re hypo., 5%	Sept. 1, 1945	300,000 00	15,000 00
Chemin de fer Minnesota and Manitoba—			
Obligations, 1re hypo., 4%	Sept. 1, 1931	349,000 00	13,960 00
		126,917,672 21	5,230,164 27

RÉSEAU DU CHEMIN DE FER CANADIAN NORTHERN—*Fin.*

ÉTAT des valeurs en suspens, etc.—*Fin.*

Valeurs.	Date de l'échéance.	Emission totale.	Intérêt annuel.
	$	$ c.	$ c.
Valeurs garanties par des terrains.			
Chemin de fer Canadian Northern—			
Obligations garanties par des octrois de terrain (1909 4%	1er juil., 1938	1,852,740 00	74,109 60
†Obligations garanties par des octrois de terrain (1899), 4%	1er fév., 1919	2,000,000 00	
Débentures garanties par hypo., sur terrain 5%	1er juin, 1923	17,033,333 33	851,666 67
Total des obligations non-garanties		147,803,745 54	6,155,940 54
Grand total		359,931,635 64	14,405,643 13

En plus des obligations mentionnées ci-dessus, les suivantes sont autorisées et émises:
(*a*) $25,000,000 d'actions débentures convertibles du chemin de fer Canadian Northern portant intérêt de 5% garanti par les recettes.
(*b*) Imperial Rolling Stock Co., Ltd., Equipment Trusts, $14,846,500.
NOTES.—(*)—Dans le trésor.
(†) Intérêt payable à même les fonds déposés entre les mains de la National Trusts Co., Ltd.

RÉSEAU DU CHEMIN DE FER CANADIAN NORTHERN.

Imperial Rolling Stock Company, Limited—Billets en souffrance sur le Matériel, au 30 juin 1917.

Séries.	Principal en souffrance.	Principal payable.	Intérêt payable.
	$ c.	$ c.	$ c.
"P"	100,000 00	100,000 00	2,250 00
"R"	170,000 00	170,000 00	7,650 00
"S"	200,000 00	100,000 00	9,000 00
"T"	450,000 00	150,000 00	16,875 00
"U"	150,000 00	50,000 00	5,625 00
"V"	1,200,000 00	300,000 00	47,250 00
"A-1"	1,476,000 00	368,000 00	62,280 00
"B-1"	675,500 00	150,000 00	28,698 75
"C-1"	1,100,000 00	220,000 00	47,025 00
"D-1"	1,650,000 00	330,000 00	70,537 50
"E-1"	1,155,000 00	210,000 00	49,612 50
"F-1"	2,530,000 00	420,000 00	109,125 00
"G-1"	650,000 00	100,000 00	28,125 00
"H-1"	510,000 00	80,000 00	24,500 00
"K-1"	1,580,000 00	210,000 00	76,375 00
"L-1"	1,250,000 00	132,000 00	60,850 00
	14,846,500 00	3,090,000 00	645,778 75

Coût total du matériel acheté	$ 61,398,386
Billets sur le matériel, en souffrance	14,846,500
Déboursés nets pour le matériel	$ 46,551,886

RÉSEAU DU CHEMIN DE FER CANADIAN NORTHERN.

Valeurs engagées comme garanties supplémentaires, au 30 juin 1917.

Valeurs Garanties.	$ c.	$ c.
C.N.R. 4%, garanties par le Gouv. Féd.	27,833,334 00	
C.N. Alta, 3½%, gar, par le gouv. féd.	3,569,996 86	
C.N. Ont., 3½%, gar. par le gouv. féd.	1,540,003 13	
		32,943,333 99
C.N. Man., 4½%, prov. du Man.	160,680 00	
C.N.R., 4%, prov. Alta.	1,949,698 60	
C.N.R., 4%, prov. Sask.	3,246,066 66	
C.N. Pac., 4½%, embranchement du gouv. C.-B.	5,543,527 54	
C.N. Pac., 4½%, 2ème charge, D.S. gouv. C.-B.	4,999,998 73	
C.N. Sask., 4½%, Saskatchewan.	1,174,813 33	
C.N. Sask., 4½%, Saskatchewan (Termini).	486,666 66	
		17,561,451 52
		50,504,785 51
Valeurs non-garanties.		
C.N.R., 4%, P.C.A.-D.	12,382,099 44	
C.N.R., 4½%, embranchement Prince-Albert.	693,900 00	
C.N.R., 4%, Pas Mission.	880,000 00	
C.N.O., 4%, P.C.A.-D.	3,934,797 31	
C.N.Q., 4%, A.-D.	184,758 13	
D. W. & P. Ry., 4%, A.-D.	1,216,910 00	
Q. & L. St.-J., actions, 1re hypo., 4%	234,310 53	
C. de F. H. & S. W., 3½%, A.-D.	1,216,666 66	
C.N.R., 4⅘%, embranchement Gunflint.	669,000 00	
C. de F. N. St. C. & T., obligations, 1re hypo., 5%	406,000 00	
C. de fer N. St. C. & T., obligations, 1re hypo., 5%	536,500 00	
Mt. Royal T. & T., obligations, 5%	9,191,366 72	
C.N.R., Debs. Hypo. sur terrain, 5%	9,933,839 99	
Octroi de terrain, obligations 4%, 1919	1,657,500 00	
C.N.R., A.-D. convertible, compte des recettes, 5%	860,392 60	
Q. & L. St.-J., obligations, 1re hypothèque	31,268 33	
Q. & L. St.-J., obligations garanties par les recettes	102,818 07	
C. de F. Jas. Bay & E., obligations, 1re hypo., 5%	300,000 00	
Can. Nor. Prairie Lands Co., Ltd., actions	50,095 00	
C. de F. Can. Nor., hypothèque 6%, (gouv. féd)	15,000,000 00	
		59,482,222 78
Octrois de terrain.		
Octrois de terrain du c. de f. C.N.O., 2,000,000 acres	4,536,931 00	
Octrois de terrain du c. de fer, C.N.Q., 402,000 acres	1,208,580 00	
		5,745,511 00
		115,732,519 29

DETTE CONSOLIDÉE DE LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIAN-NORTHERN.

CÉDULE B.

	Sterling.	Cours.
Garantie quant au principal et à l'intérêt par le Dominion du Canada.		
Actions-débentures, 1re hypothèque, 3 pour 100.....	£1,923,287	$ 9,359,996 72
Actions-débs., 1re hypo., $3\frac{1}{2}$ pour 100..............	1,622,586	7,896,588 26
Actions-débs., 4 pour 100, garanties par le Dominion..	....	17,060,333 33
Garantie par le Gouvernement du Manitoba.		
Actions-débs. consolidées, 4 pour 100...............	£2,215,900	$ 10,784,046 65
Obligations de priorité—		
Obligations, 4 pour 100, embranch. Sifton.......	223,700	1,137,340 00
Oblig., 4 pour 100, embranch. Gilbert Plains....	500	2,433 33
Oblig., 4 pour 100, Manitoba et S.E.............	105,300	512,460 00
Obligations, 4 pour 100, Division de l'Ontario.......	1,180,600	5,745,586 66
Obligations, 4 pour 100, Termini.....................	616,438	3,000,000 00
Actions débentures, 1re hypo., 4 pour 100...........	587,671	2,859,998 87
Garantie par le Gouvernement de la Saskatchewan.		
Actions-débentures, 1re hypo., 4 pour 100...........	£1,650,000	$ 8,029,999 99
Garantie par le Gouvernement de l'Alberta.		
Actions-débentures, 1re hypo., 4 pour 100...........	£1,147,945	$ 5,586,665 64

Actions-débs. consol. perp., 4 pour 100..............	£9,234,867	$ 44,943,019 40
Obligations, 4 pour 100, gar. par octroi de terrain (1909)..	344,300	1,675,593 34
Obligations, 4 pour 100, gar. par octroi de terrain (1899)..	....	2,000,000 00
Débentures, 5 pour 100, gar. par hypo. sur terrain...	1,500,000	7,300,000 00
Obligations, $4\frac{1}{2}$ pour 100, embranch. Prince-Albert..	....	300,000 00
Emprunt à longue échéance, 4 pour 100, garanti par le dépôt de $352,000 en obligations de la Minnesota and Manitoba Railroad Company, remboursable en 1930....................................	....	349,000 00
		$128,543,062 19

DETTE CONSOLIDÉE DES COMPAGNIES AFFILIÉES AU RÉSEAU DU CHEMIN DE FER CANADIAN NORTHERN.

CÉDULE C.

	Sterling.	Cousr.
The Canadian Northern Alberta Railway Company.		
Garantie par le Gouvernement fédéral—		
Actions-débentures, 1re hypo., $3\frac{1}{2}$ pour 100......£	647,260 0 0	$ 3,149,998 66
Canadian Northern Western Railway Company.		
Garantie par le Gouvernement de l'Alberta—		
Actions-débs., 1re hypo., $4\frac{1}{2}$ pour 100 (1943).....£	575,342 0 0	$ 2,799,997 73
Actions-débs, 1re hypo., $4\frac{1}{2}$ pour 100 (1942).....	1,320,000 0 0	6,424,000 00
Canadian Northern Pacific Railway Company.		
Garantie par le Gouvernement de la Colombie-Britannique—		
Actions-débs., 1re hypo., 4 pour 100.............£	3,372,329 0 0	$ 16,412,001 13
Actions-débs., termini, $4\frac{1}{2}$ pour 100...............	1,770,000 0 0	8,614,000 00

DETTE CONSOLIDÉE DES COMPAGNIES AFFILIÉES—*Fin.*

CÉDULE C—*Fin.*

The Canadian Northern Ontario Railway Company.					
Garantie par le Gouvernement du Dominion—					
Débentures-actions, 1re hypothèque, 3½ pour 100	£ 7,033,561	0	0	$	34,229,996 87
Garantie par le Gouvernement d'Ontario—					
Débentures-actions, 1re hypothèque, 3½ pour 100.	£ 1,615,068	0	0	$	7,859,997 59
Débentures-actions perpétuelles consolidées, 4 pour 100	£1,866,499	0	0	$	9,083,628 46
Central Ontario Railway.					
Obligations, 1re hypothèque, 5 pour 100	£ 185,600	0	0	$	903,253 34
The Bay of Quinte Railway Company.					
Obligations, 1re hypothèque, 5 pour 100				$	780,000 00
The Canadian Northern Quebec Railway Company.					
Débentures-actions perpétuelles consolidées, 4 pour 100	£1,078,843	0	0	$	5,250,369 26
Obligations 4 pour 100, Great Northern Railway of Canada					3,505,750 00
The Quebec and Lake St. John Railway Company.					
Débentures-actions perpétuelles, 1re hypothèque, 4 pour 100	£ 895,688	0	0	$	4,359,014 93
Duluth, Winnipeg and Pacific Railway Company.					
Débentures-actions, 1re hypothèque, 4 pour 100	£1,440,683	0	0	$	7,011,323 93
Duluth, Rainy Lake and Winnipeg Railway Company.					
Obligations, 1re hypothèque, 5 pour 100				$	2,000,000 00
The Halifax and South Western Railway Company.					
Obligations, 1re hypothèque, 3½ pour 100				$	4,447,000 00
The Niagara, St. Catharines and Toronto Railway Company.					
Obligations, 1re hypothèque, 5 pour 100				$	1,098,000 00
The Qu'Appelle, Long Lake and Saskatchewan Railroad and Steamboat Company.					
Débentures-actions garanties, 1re hypothèque, 4 pour 100	£1,031,412	0	0	$	5,019,539 86
Mount Royal Tunnel and Terminal Company, Limited.					
Obligations, 1re hypothèque, 4 pour 100, grevés sur loyer	£ 460,000	0	0	$	2,238,666 66
				$	125,186,538 42

RÉSEAU DU CHEMIN DE FER CANADIAN NORTHERN.

RECETTES, DÉPENSES ET RECETTES NETTES

Exercice finissant le 31 décembre 1918, comparé avec l'exercice précédent.

RECETTES D'EXPLOITATION.

Pour cent.	1918.	Classe.	1917.	Pour cent.
	$ c.		$ c.	
16·54	7,824,444 44	Voyageurs	7,055,427 81	17,01
77·65	36,735,869 46	Marchandises	32,012,791 03	77·19
0·52	245,187 12	Poste	249,983 06	0·62
2·04	964,617 55	Messagerie	856,402 77	2·06
3·25	1,539,893 34	Divers	1,295,417 17	3·12
100·00	47,310,011 91	Total	41,470,021 84	100·00

FRAIS D'EXPLOITATION.

Pour cent.	1918.	Classe.	1917.	Pour cent.
	$ c.		$ c.	
20·56	9,060,264 79	Entretien de la voie et structures	7,059,883 88	20·75
19·29	8,498,673 11	Entretien du matériel	6,086,901 56	17·89
1·81	797,181 68	Frais de trafic	777,121 18	2·29
54·26	23,907,348 28	Frais de transport	18,247,439 92	53·62
1·31	576,071 12	Opérations diverses	546,378 12	1·61
2·77	1,223,410 96	Frais en général	1,308,927 77	3·84
100·00	44,062,949 94	Total	34,026,652 43	100·00

SOMMAIRE DES RECETTES ET DÉPENSES.

Pour cent.	1918.	Classe.	1917.	Pour cent.
	$ c.		$ c.	
	47,310,011 91	Recettes d'exploitation	41,470,021 84	
93·13	44,062,959 94	Frais d'exploitation	34,026,652 43	83·04
6·87	3,247,061 97	Recettes nettes	7,443,369 41	17·96
100·00				100·00

DESCRIPTION DE LA MARCHANDISE TRANSPORTÉE.

—		Pour l'année finissant le 31 décembre.	
		1918.	1917.
Farine	Sacs (100 liv. chacun)	8,904,498	7,138,927
Grain	Boisseaux	93,955,078	112,971,191
Bétail sur pied	Têtes (toutes sortes)	654,583	609,409
Billes et bois de service	Pieds	1,614,829	1,970,656
Bois de chauffage	Cordes	362,118	334,489
Houille	Tonnes	2,373,985	2,126,334
Articles d'immigrants	Wagons	5,279	3,958
Matériel de const. (chaux, pierre, brique, sable, etc.)	Wagons	29,794	3,340
Divers	Tonnes	4,048.065	4,299,115

RÉSEAU DU CHEMIN DE FER CANADIAN NORTHERN.

RECETTES, DÉPENSES ET RECETTES NETTES.

PAR MILLE POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1918.

Année.	Milles exploités, moyenne.	Recettes.	Dépenses.	Recettes nettes.
		$ c.	$ c.	$ c.
1917	9·433	4,396 27	3,607 19	789 08
1918	9·452	5,005 29	4,661 76	343 53

TAUX FIXES PAR MILLE DE LIGNE.

—	1918.	1917.
	$ c.	$ c.
Somme requise par mille de chemin pour payer les taux fixes, y compris les lignes affermées	1,893 60	1,695 24

STATISTIQUE DES VOYAGEURS, MARCHANDISES DIVERSES.

COMPARÉE AVEC L'EXERCICE PRÉCÉDENT.

—	1918.	1917.	+Augmentation ou —Diminution.
Trafic des voyageurs.			
Voyageurs transportés (revenu des recettes)	4,114,965	4,503,958	— 388,993
Voyageurs transportés un mille	288,067,800	293,322,255	— 5,254,455
Voyageurs tranpsortés un mille par mille de ligne	30,477	31,425	— 948
Distance moyenne du transport	70·01	65·13	+ 4·88
Revenu total des voyageurs $	7,128,141 55	6,437,305 25	+ 690,836 30
Moyenne reçue par voyageur $	1·73,225	1·42,925	+ ·30,300
Moyenne reçue par voyageur par mille c	·02,474	·02,194	+ ·00,280
Total des recettes des trains de voyageurs	8,783,084 63	7,970,489 84	+ 812,594 79
Recettes des trains de voyageurs par train-mille $	1·28,903	1·14,649	+ 0·14,524
Trafic des marchandises.			
Revenu de tonnes transportées	13,289,641	13,834,676	— 545,035
Revenu de tonnes transportées un mille	4,021,275,963	4,328,241,986	— 306,966,023
Revenu de tonnes transportées un mille par mille de ligne	425,442	463,707	— 38,265
Distance moyenne, transport d'une tonne	302·59	312·86	— 10·27
Revenu total du fret $	35,674,816 63	31,134,034 68	+ 4,540,781 95
Moyenne reçue pour chaque tonne de marchandises $	2,68·441	2·225,043	+ 0,43·398
Moyenne de revenu par tonne par mille c.	·00,887	0·00,719	+ 0·00,168
Recettes totales des trains de marchandises $	36,719,136 76	31,937,926 59	+ 4,781,210 17
Recettes des trains de marchandises par train-mille $	3·24,220	2·69,118	+ 0·55,102
Parcours des trains.			
Milles de trains de voyageurs	5,044,607	5,037,334	+ 7,273
Milles de trains de marchandises	9,556,238	9,952,918	— 396,680
Milles de trains mixtes	1,769,124	1,914,725	— 145,601
Dépenses par train-mille de trafic.			
Entretien de la voie et structure c.	54·67	41·28	+ 13·39
Entretien du matériel c.	51·12	35·39	+ 15·73
Frais de trafic c.	04·79	04·52	+ 0·27
Frais de transport c.	1·43·69	1·05·83	+ 37·86
Opérations diverses c.	03·52	03·23	+ ·29
Frais généraux c.	07·10	07·42	— ·32
Total $	2·64·89	1 97·67	+ 67·22

STATISTIQUE DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES DIVERSES—*Fin.*

LES LIGNES ÉLECTRIQUES NE SONT PAS COMPRISES DANS LE TABLEAU CI-DESSUS.

Statistiques des lignes électriques.	1917.	1918.	Augmentation ou Diminution.
Voyageurs transportés (revenu des recettes)	6,036,635	5,859,032	+ 177,593
Revenu total des passagers	504,319 84	441,675 72	+ 62,644 12
Revenu des tonnes transportées	409,704	423,642	− 13,938
Revenu total du fret	252,746 20	225,809 38	+ 26,936 82

RÉSEAU DU CHEMIN DE FER CANADIAN NORTHERN.

SOMMAIRE DU MATÉRIEL.

——	Au 31 décembre.		
	1918.	1917.	1916.
Locomotives	788	735	740
Wagons restaurants et wagons lits	116	116	117
Wagons de voyageurs	596	624	635
Wagons de bagage, poste et messagerie	191	187	190
Wagons commerciaux	25	22	22
Wagons frigorifiques, de marchandises et de bétail	31,828	29,489	29,368
Fourgons de queue	426	443	454
Wagons-réfectoirs, à outils et auxiliaires, pelles à vapeur et matériel pour neige	1,676	1,520	1,272

RÉSEAU DU CHEMIN DE FER CANADIAN-NORTHERN.

MILLES DE CHEMIN DE FER.

Le total des milles exploités à la fin de l'exercice finissant le 31 décembre 1918, y compris les lignes possédées en propre et affermées, était de 9566·5 milles répartis comme suit:

DIVISION DU CENTRE—A L'OUEST DE PORT ARTHUR.

District n° 1—		
Port Arthur à Paddington Junction	435·1	
Twin City à North Lake	58·1	
Emerson à South Junction	71·6	
Duluth Junction à River D.W. & P	1·5	
		566·3
District n° 2—		
Winnipeg. Voies de transfert	1·2	
Portage Junction à Emerson	63·4	
Morris à Somerset	62·2	
St. James à Gypsumville	156·7	
Gross Isle à Hodgson	80·7	
Greenway à Deloraine	79·7	
Paddington Junction à Victoria Beach et Grand Beach	72·6	
Carman Junction à Belmont	118·8	
Steep Rock Junction à Steep Rock	12·0	
De Lourdes	2·6	
Dundee	4·0	
Paddington Junction à la station de l'Avenue Woodward	4·2	
		658·1
District n° 3—		
Woodward Avenue à Dauphin	175·6	
Delta Junction à Delta	14·8	
Oakland à Amaranth	44·0	
Arizona Junction à Brandon	78·8	
Neepawa Junction à McCreary Junction	70·4	
Brandon Junction à Carberry Junction	22·9	
Rossburn Junction à Ross Junction	190·6	
Hallboro à Beulah	75·0	
Ochre River à l'extrémité de la voie	15·0	
Wrocton à Willowbrook	41·0	
Totogan Junction à Totogan	1·8	
		729·9

DIVISION DU CENTRE, A L'OUEST DE PORT ARTHUR—*Fin.*

District n° 4—		
Brandon à Canadian Northern Junction	219·5	
Maryfield à Radville	139·8	
Luxton à Esrevan	24·9	
M. & B. Junction à Hartney Junction	38·0	
Belmont à Virden	91·9	
Radville à Bengough	45·2	
Moosejaw Junction à Moosejaw	85·8	
Gravelbourg Junction à Gravelbourg	78·6	
		723·7

DIVISION DE L'OUEST—A L'OUEST DE PORT ARTHUR.

District n° 1—		
Dauphin à Humbolt	247·3	
North Junction à Prince Albert	360·5	
Sifton Junction à Winnipegosis	20·7	
Thunderhill à Preeceville	72·1	
Hudson Bay Junction au Pas	87·5	
Melfort à St-Brieux	21·5	
Canora à Sturgis Junction	21·7	
		831·3
District n° 2—		
Regina à Prince-Albert Est	249·3	
Saskatoon à Kindersley	126·1	
Delisle à Dunblane	59·4	
Elrose Junction à Glibden	104·0	
Humbolt à North Battlleford	147·6	
Dalmeny à Carlton	35·8	
Prince-Albert à Denholm	116·5	
Shellbrook à Big River	56·5	
Craven Junction à Craven	4·4	
		899·6
District n° 3—		
North Battleford à Lobstick Junction	331·0	
North Battleford à Turtleford	55·7	
Battleford Junction à Battleford	8·0	
Edmonton Junction à Stoney Plains	19·4	
St-Albert à Athabasca	85·8	
Têtes de lignes de Edmonton et Edmonton sud	11·1	
Peace River Junction à Sangudo	33·4	
		544·4
District n° 4—		
Kindersley à Calgary	273·4	
Munson Junction à Vegreville	162·1	
Warden à Nordegg	174·0	
Camrose à Terminal Junction	45·8	
Jonction S.-E. (Camrose) à Alliance	59·3	
		714·6

DIVISION DU PACIFIQUE—A L'OUEST D'EDMONTON.

Lobstick Junction à Chiplake, C.N.R. voie commune avec G.T.P.	13·2	
Chiplake à Obed, Conn., G.T.P. voie commune avec C.N.R.	77·8	
Obed, Conn., à Snaring, Con., C.N.R. voie commune avec G.T.P.	59·3	
Snaring, Conn., à Geikie, G.T.P. voie commune avec C.N.R.	21·0	
Geikie à Red Pass Junction, C.N.R. voie commune avec G.T.P.	35·1	
Red Pass Junction à Blue River	88·7	
Blue River à Kamloops	142·8	
Kamloops à Boston Bar	125·7	
Boston Bar à New Westminster	118·4	
New Westminster à Vancouver, droit de voie Great Northern	13·8	
Victoria à Patricia Bay	15·5	
		711·3

DIVISION D'ONTARIO—A L'EST DE PORT ARTHUR.

District de Toronto—		
Toronto (Union Station) à Rosedale, droits de voie sur le G.T.R.	3·8	
Rosedale à Parry Sound	145·2	
Udney à Grand Trunk Crossing	7·4	
Passage du Grand-Tronc, Orillia, droits de voie sur le C.P.R.	2·8	
Todmorden à Trenton	105·0	
Trenton à Wallace	117·6	
Ormsby Junction à Coe Hill	7·2	
York River à Howland (Kinmount Junction)	51·0	
Embranchement de Marmora	9·6	
		449·6
District d'Ottawa—		
Picton à Trenton	30·6	
Yarker à Bannockburn	54·5	
Brockville à Westport	44·4	
Harrowsmith à Kingston, voie commune avec le C.P.R.	18·6	
Trenton à Hurdman (Ottawa)	145·7	
Riverside à Ottawa, gare Union, droits de voie sur le G.T.R.	1·7	
Rideau Junction à Brent	157·8	
		453·3
District de Nipissing—		
Parry Sound à Capreol	127·0	
Sudbury Junction à Sudbury	5·2	
Garson Junction à Garson	3·7	
Key Junction à Key Harbour	6·2	
Correspondance Algoma-Est	2·4	
Brent à Capreol	144·8	
Capreol à Foleyet	148·3	
Milnet à Sellwood	5·2	
		442·8
District Supérieur—		
Foleyet à Hornepayne	148·1	
Hornepayne à Jellicoe	150·5	
Jellicoe à Current Junction	145·8	
Current Junction à Port Arthur, voie commune avec le C.P.R.	2·1	
		446·5

DISTRICT DE QUÉBEC.

District de Montréal—		
Montréal (rue Moreau) à Joliette	36·3	
Joliette à Québec	139·8	
Montréal (Tunnel Terminal) à Lazard	7·3	
Lazard à Hurdman (Ottawa)	104·3	
Grenville à Joliette	66·0	
Rawdon à Paradis	15·7	
Rinfret Junction à Huberdeau	45·3	
Aldred Junction à Terminal	3·8	
Garneau Junction à Rivière à Pierre	39·8	
St-Marc, rameau des carrières de	1·9	
Arundel à la China Clay Mine	9·2	
		469·4
District de Saguenay—		
Hedley Junction à Lake Edward	109·9	
Lake Edward à Chicoutimi	115·1	
Chambord Junction à St-Félicien	29·7	
Linton Junction à LaTuque	39·6	
Loretteville à Stoneham	10·0	
Valcartier à Clarks	5·4	
Morency Junction au moulin de Montmorency	7·2	
		316·9

LIGNES DANS LA PROVINCE DE LA NOUVELLE-ECOSSE.

Halifax à Southwestern Juncton. Droits de voie sur C.G.R.	6·0	
Southwestern Junction à Yarmouth	246·4	
Mahone Junction à Lunenburg	7·0	
Bridgewater Junction à Port Wade	92·5	
Caledonia Junction à Caledonia	22·1	
Middleton Junction à Middleton. Droits de voie sur D.A.R.	0·6	
		374·6

DIVISION DE MINNESOTA.

Duluth à D.W. & P. Junction. Droits de voie C. St. P.M. & O. Northcri Pacific	3·5	
D.W. & P. Junction à North Junction, va Virginia	75·5	
South Junction à Ranier (Rivière)	93·6	
		172·6
		9,504·9

LIGNES ELECTRIQUES DANS LA PROVINCE D'ONTARIO.

Port Dalhousie à Niagara Falls	17·5	
Thorold à Port Colborne	18·6	
Niagara Falls à Fallsview	4·6	
St. Catharines à Niagara-on-the-Lake	12·2	
Lignes locales à St. Catharines, Thorold et Merritton	8·7	
		61·6
Total		9,566·5

MILLES PAR PROVINCE OU ÉTAT.

Province de la Nouvelle-Ecosse	374·6	
Province de Québec	729·5	
Province d'Ontario	2,253·3	
Province du Manitoba	1,995·7	
Province de la Saskatchewan	2,218·3	
Province d'Alberta	1,246·9	
Province de la Colombie-Britannique	531·9	
Etat de Minnesota	216·3	
Total des milles		9,566·5
Moyenne de milles en opération durant l'exercice		9,542

SOMMAIRE DES MILLES.

Milles possédés par le réseau du Canadian Northern		9,067·5
Droits communs d'exploitation, etc.—		
Toronto à Rosedale, G.T.R	3·8	
Passage du Grand-Tronc, Orillia, C.P.R	2·8	
Harrowsmith à Kingston, C.P.R	18·6	
Riverside à Ottawa Union Station, G.T.R	1·7	
Current River à Port-Arthur, C.P.R	2·1	
Chip Lake to Obed, G.T.P	77·8	
Snaring à Geikie, G.T.P	21·0	
New Westminster à Vancouver, Gr. Nor	13·8	
Halifax à Southwestern Junction, C.G.R	6·0	
Middleton Junction à Middleton, D.A.R	0·6	
Duluth à D.W. & P. Junction, Nor. Pac	3·5	
		151·7
Lignes affermées—		
Northern Pacific in Manitoba	347·3	
		347·3
Total des milles en opération		9,566·5

XII.—COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

Le Comité des chemins de fer du Conseil privé a été aboli par le Statut de 1903, 3 Edouard VII, chapitre 58, nodifiamt et codifiant la Loi des chemins de fer et une commission fut créée, sous le nom ci-dessus, devant se composer de trois membres (nombre augmenté à six par le chapitre 62 des statuts de 1908) qui sont nommés par le Gouverneur en conseil. Cette loi est entrée en vigueur le 1er février 1904, par proclamation, sous l'autorité d'un arrêté en conseil en date du 18 janvier 1904, qui nomma aussi certaines personnes en qualité de commissaires. Par le statut de 1908, chapitre 61, la juridiction de la commission

a été étendue de façon à comprendre les opérations des lignes de télégraphe et de téléphone, et le chapitre 62 du même statut de 1908 décrète certaines modifications concernant sa constitution et autre. La loi de 1909, chapitre 31 donne à la Commission le droit de déterminer le prix maximum exigé pour l'électricité développée par les pouvoirs d'eau affermés de la Couronne. Le statut de 1910, chapitre 50, attribue à la commission le droit de modifier certaines dispositions de la Loi des chemins de fer relatives aux attributions de la commission, et le chapitre 57 du statut de la même année étend la juridiction de la commission de façon à l'autoriser à déterminer les tarifs de la télégraphie sans fil et de la télégraphie marine électrique ou câbles sous-marins. Les statuts de 1911, chapitre 22, ont attribué à la commission l'autorité d'exiger que les compagnies de chemins de fer établissent un personnel de gardes-feu, et ont modifié les décrets antérieurs relatifs à la disposition de l'électricité développée aux chutes d'eau cédées à bail par l'Etat, et entre autres décrets, ont établi des mesures législatives pour assurer par l'entremise de la commission, l'exploitation efficace des chemins de fer subventionnés. Le bureau de la commission est situé à Ottawa, mais il est autorisé à siéger dans toute partie du pays. Ses décisions et ordonnances sont définitives, mais elles sont susceptibles d'appel devant la cour Suprême sur des questions de droit ou de juridiction, et le Gouverneur en conseil peut en outre leur donner effet à sa discrétion.

La commission est tenue de faire tous les ans un rapport de ses opérations, lequel est déposé devant le Parlement.

Le rapport pour l'exercice se terminant le 31 mars 1919, dont il est donné un résumé ci-après, a été reçu.

Au cours de l'exercice la Commission a tenu soixante-six séances publiques auxquelles 320 requêtes ont été entendues. Ces requêtes comprenaient les griefs d'individus en particulier ou des questions plus importantes d'intérêt public qui intéressaient la société en général. Le nombre total de requêtes et de plaintes qui ont été expédiées, par la Commission, se totalisèrent 3,326, dont 10 pour 100 furent inscrites pour audition régulière, et 90 pour 100 furent adjugées sans qu'il y ait lieu d'audition.

En avril 1917, les compagnies de chemin de fer ont demandé l'autorisation d'augmenter leurs tarifs des marchandises et des voyageurs. La Commission a délibéré durant dix séances sur cette question dans les villes les plus importantes entre Montréal et Vancouver, et il y eut jugement le 26 décembre 1917. Le département du génie a fait un grand nombre d'inspections (179) comprenant les chemins de fer de tout le Dominion. Ces inspections comprenaient l'inauguration des chemins de fer pour le trafic, de même que les inspections de toutes sortes, telles que ponceaux, passages à niveau, fosses à bestiaux, ponts, passage inférieurs, etc., pour assurer la sûreté.

Le département d'exploitation a fait l'inspection des chaudières de locomotives, des appareils de sûreté sur les wagons et locomotives, de même que les enquêtes sur les accidents où il y a eu décès ou blessures corporelles, ainsi que l'inspection du service des trains et des gares, etc. Le rapport du département donne 264 accidents fatals. Sur les chemins de fer il y eut de tués: 28 voyageurs, 117 employés et 119 autres personnes. Sur ces 119, 77 empiétaient sur la voie; 27 furent tués à des passages non protégés; et 115 furent blessés; 1 fut tué à un passage protégé et 7 blessés à pareil endroit; 3 furent tués à des passages de propriété privée, et 6 furent blessés.

Le total des dommages par incendie se monte à $102,416. 66 pour 100 de ces feux furent attribués aux chemins de fer; 26 pour 100 à d'autres causes connues, et 8 pour 100 à des causes inconnues.

Au sujet de la «Caisse des passages à niveau» établie sous l'empire des statuts 7-9 George VII, chapitre 32, la Commission a émis, au cours de l'année dernière, 411 ordonnances établissant la protection à 460 passages.

Relativement à l'aide accordée à des travaux de protection au moyen de cette caisse, la Commission attire de nouveau l'attention sur le fait que la restriction imposée par la Loi a empêché des contributions de se faire en aussi grande mesure qu'il semblerait convenable, dans l'intérêt public, à l'égard des projets plus considérables de l'élimination de passages en pente.

Au nombre des ordonnances de la Commission il en est une qui ordonne aux compagnies de chemin de fer et aux chemins de fer de l'Etat au Canada d'avancer, d'une heure, l'heure officielle qu'ils observent et suivent dans les différentes zones de leur exploitation— ce changement devant commencer à minuit, samedi soir le 13 avril, et être en vigueur jusqu'à deux heures vendredi matin le 31 octobre.

Cinq appels furent interjetés des décisions de la Commission devant la cour Suprême. Ces appels sont encore pendants. De deux appels portés devant le Gouverneur en conseil, l'un a été intimé et l'autre a été renvoyé pour délibération nouvelle à cause des circonstances existantes qui ont été changées par la signature de l'armistice.

Des détails complets sur les questions ci-dessus sont donnés dans le rapport annuel de la Commission qui sera déposé devant le Parlement en temps et lieu.

XIII.—CANAUX.

La dépense totale pour les canaux du Dominion durant les douze mois qui se sont terminés le 31 mars 1919, a été de $3,964,508.74, comprenant $2,211,-935.48 imputés sur le capital, $164,046.18 imputés sur le revenu, $846,588.98 pour le personnel, et $741,938.10 pour réparations; ces deux derniers montants ont été portés au compte du revenu.

Les loyers restant dus, le 1er avril 1918, s'élevaient à $177,140.98. Les loyers accrus pendant l'exercice se sont élevés à $287,895.90, soit un total $465,036.88. Au cours de l'exercice il a été perçu sur cette somme, déduction faite des rabais, $14,555.93, un total de $245,315.93. Le reliquat restant du le 31 mars 1919, s'élevait à $205,165.02. Il ne faut pas oublier qu'en règle générale les loyers sont payables d'avance, ce qui explique comment il se fait qu'il y ait tant de loyers dus à la fin de chaque exercice.

Le total net du revenu perçu s'est élevé à $387,654.90, le solde se composant de droits de quaiage, d'amendes, etc., et d'un total de $129,676.68, provenant de l'exploitation de l'élévateur à grains de Port-Colborne, sur le canal Welland.

Le revenu et les dépenses de l'écluse St-Andrews, mise en œuvre par le ministère des Travaux publics, ne sont pas compris dans les comptesrendus ci-dessus.

Il n'est exigé aucun péage sur les canaux du Canada, depuis 1903.

Un résumé de ces dépenses et recettes se trouve dans les relevés fournis par le comptable du ministère, et imprimés dans les appendices, partie I, du présent rapport.

TRAFIC DES CANAUX.

Les principales caractéristiques du trafic des canaux durant la saison de 1918 sont:—

Canaux.	1918, comparée avec 1917.		
	Tonnes.	Augmentation.	Diminution.
Welland.			
Total des marchandises transportées	2,174,298	....	316,244
Produits agricoles	287,986	....	274,683
Pétrole	158,006	....	....
Produits forestiers (y compris 121,755 tonnes de bois de pulpe)	123,979	....	119,986
Houille	1,402,358	101,691	....
Sable et pierre	121,223	....	....
Total des marchandises, entier parcours, ouest (amont)	133,692	....	110,081
" " est	1,843,483	....	115,567
" " est et ouest	1,977,175	....	225,648
" " sur navires canadiens	1,357,565	....	569,104
" " " des Etats-Unis	619,610	343,456	....
" " à des ports américains	90,336	54,436	....
Total du grain, entier parcours jusqu'à Montréal	256,309	....	278,513
Canaux du fleuve Saint-Laurent.			
Total des marchandises transportées	3,031,134	....	360,010
Produits agricoles	329,803	....	234,382
Produits forestiers (y compris 298,519 tonnes de bois de pulpe)	397,678	....	71,755
Houille	1,974,996	23,975	....
Total des marchandises, entier parcours, est	2,394,749	....	219,607
" " ouest	346,887	....	64,442
" " est et ouest	2,741,636	....	284,049
Canaux de la rivière Ottawa.			
Total des marchandises transportées	167,170	....	47,665
Produits forestiers (80,375 tonnes de bois)	84,540	....	13,999
Sable et pierre	53,135	....	....
Chambly.			
Total des marchandises transportées	369,186	....	65,632
Produits forestiers	219,387	....	40,326
Houille	90,369	....	38,853
Rideau.			
Total des marchandises transportées	54,136	....	30,413
Produits forestiers	7,378	....	4,448
Sable et pierre	30,371	....	....
Houille	3,668	530	....
Saint-Pierre.			
Total des marchandises transportées	59,716	....	2,538
Houille	40,468	....	1,565
Murray.			
Total des marchandises transportées	44,735	....	12,868
Trent.			
Total des marchandises transportées	64,893	15,969	....
Produits forestiers	59,367	14,557	....
Sault Ste-Marie.			
Total des marchandises transportées	12,913,711	....	2,533,381
Houille	946,046	....	301,841
Minerai de fer	10,102,480	....	1,024,554
	Nombre.		Nombre.
Blé transporté, boisseaux	32,308,602	....	32.865,490
Autre grain transporté, boisseaux	10,736,802	....	7,821,144
Farine transportée, barils	1,569,314	....	1,760,733
Bois transporté, poids, bois de dimension	4,987,800	1,036,200	....
Passage de vaisseaux	5,059	....	278
Eclusages	4,034	....	108
Canaux.	Tonnes.		
Total de la marchandise transportée ... Tonnes.	18,883,619	....	3,355,316
Total des voyageurs transportés ... Nombre.	212,151	....	32,668

STATISTIQUES DES CANAUX.

Les statistiques du trafic effectué par les canaux de l'Etat, durant la saison de navigation de 1918, sont compilées sous la direction du même fonctionnaire, et elles sont aussi publiées sous forme de rapport distinct.

XIV. STATISTIQUES DES CHEMINS DE FER.

Le relevé des déclarations attestées sous serment des compagnies de chemin de fer, relatif à leurs opérations, au Canada, durant les douze mois expirés le 30 juin 1918, est préparé par le directeur des statistiques des ministères. On en fait l'objet de la publication d'un rapport distinct.

XV. PROGRAMME DE CONSTRUCTION MARITIME.

Parmi les crédits considérables votés durant la session celui qui concerne la construction des navires est au nombre des plus importants. Le chiffre total sous cette rubrique est de $40,000,000 dont $30,000,000 furent votés dans le budget principal, et $10,000,000 dans les budgets supplémentaires. Cette somme est employée à mettre à exécution le projet de construction de navires en acier par le gouvernement dans le but d'établir une marine marchande pour le Canada, afin de pouvoir fournir des moyens de transport pour l'exportation des produits canadiens. Lorsque le budget principal fut déposé devant le Parlement l'honorable M. Ballantyne a déclaré que des contrats pour quarante-cinq vaisseaux avaient été accordés, et que les autres $10,000,000 dans le budget supplémentaire seraient affectés à la construction d'autres navires.

L'un des plus grands problèmes en Canada consiste dans le transport économique tant par chemins de fer que par navigation, car le pays est essentiellement un pays producteur et exportateur.

Le Canada a maintenant l'avantage de posséder trois grands réseaux de chemins de fer transcontinentaux, facilitant le transport sur terre, ainsi que des ports sur l'Atlantique qui sont beaucoup plus rapprochés d'Europe que ceux des Etats-Unis, et qui sont libres des obstacles sur le littoral.

Le tableau suivant indique les distances, en milles, sur mer, à partir des principaux ports, sur l'Atlantique, du Canada et des Etats-Unis, pour les navires à grande énergie motrice, jusqu'à Liverpool, Plymouth, Cherbourg et Le Havre. Les distances de Sydney, C.-B., et Saint-Jean, N.-B., sont prises des tableaux préparés par l'arpenteur général du Canada, et les autres des tableaux de distances de Philip, ouvrage servant d'autorité.

De.	A Liverpool.	A Plymouth.	A Cherbourg.	Au Havre.
Halifax	2,485	2,422	2,514	2,680
Sydney	2,284	2,247	2,340	2,405
Saint-Jean, N.-B.	2,692	2,655	2,748	2,813
Montréal, *via* Belle-Isle	2,760	2,789	3,036	3,102
Québec, *via* Belle-Isle	2,625	2,654	2,901	2,967
Portland, Me	2,776	2,713	2,805	2,871
Boston, Mass	2,854	2,791	2,883	2,949
New-York	3,043	2,973	3,065	3,131

Les routes réelles suivies par les lignes de paquebots à partir de tous ces ports varient selon les différentes saisons de l'année, et la route la plus courte est rarement parcourue. Ainsi de janvier à juillet les vaisseaux de New-York suivent ordinairement une route différente de celle qu'ils parcourent les restant

de l'année. Au commencement de l'été les navires qui partent de Montréal passent par le Cap Race, ce qui augmente la distance de 247 milles auprès du trajet ordinaire en passant par Belle-Isle. La route de navigation de Saint-Jean, N.-B., varie, selon la saison, de 2,736 à 2,925 milles; mais comme il existe de semblables variations dans les routes à partir des autres ports, une comparaison des routes les plus courtes donne une idée assez exacte de l'avantage des ports canadiens. Il faut aussi tenir compte du fait que les milles géographiques sont plus courts dans les régions du nord que dans les latitudes méridionales.

Halifax possède le port le plus commode l'année durant sur le littoral de l'Atlantique en Amérique; il est large, long et très profond, et remarquablement facile d'accès, et ses immences moyens de navigation sont constamment améliorés par le gouvernement du Dominion. Le port est à proximité de la haute mer; il n'y a aucuns chenaux dangereux, et les navires qui partent et arrivent peuvent faire de la grande vitesse durant tout le voyage.

Le fait que le transport ferroviaire s'est considérablement developpé au Canada et que les routes océaniques, sont beaucoup plus courtes que celles des ports de l'Atlantique aux Etats-Unis, devrait militer en faveur du commerce d'exportation du Canada en Europe dès que l'on construira assez de navires pour expédier le trafic et remplacer les vaisseaux qui ont été détruits par la guerre sous-marine.

XVI. LOI DES CHEMINS DE FER CODIFIÉE.

Comme aux sessions précédentes le Bill de codification de la Loi des chemins de fer a été un sujet de controverse entre le Sénat et la Chambre des Communes.

Il y a quelques années la Toronto and Niagara Power Company a obtenu une charte qui, selon une décision rendue par le Comité judiciaire du Conseil privé, l'autorise à ériger des poteaux, distribuer des fils, etc., d'après leur système de distribution, dans toute municipalité sans avoir au préalable obtenu le consentement de la municipalité en question. La modification adoptée par la Chambre des Communes durant la session décrète que la compagnie doit en premier lieu obtenir le consentement d'une municipalité avant de commencer ces travaux. Le Sénat s'opposait précisément à cette modification contenue à l'article 374.

Une conférence entre des gérants nommés par les deux Chambres eut lieu dans le but d'arriver à un compromis.—Cependant il n'y eut aucun résultat. Le Sénat ne changea nullement de décision et, afin de faire adopter par la Chambre Haute les principales parties du Bill la clause en question fut enlevée, le Sénat consentit à l'adoption du Bill tel que modifié. Les articles qui s'appliquaient aux compagnies de force motrice furent incorporés dans un projet de la loi séparé, comme le furent les articles qui s'appliquent aux compagnies de téléphone.

XVII. CRÉDIT POUR PASSAGES À NIVEAU.

Une modification à la Loi des chemins de fer établit un crédit de $200,000 par année pour dix années consécutives pour aider à des travaux de construction réelle, pour la protection, la sauvegarde et la commodité du public, de passages à niveau des grandes routes sur les chemins de fer qui existaient au premier avril 1909. Il fut dépensé de ce chef la somme de $8,715.46 au cours de l'exercice financier.

XVIII. MODIFICATIONS À LA LOI DES CHEMINS DE FER.

Les lois suivantes, modifiant la Loi du Ministère des Chemins de fer et Canaux, adoptées le 24 mai 1918, furent agrées.

8-9 George V, chapitre 38, concernant l'achat du matériel roulant et de l'outillage.

8-9 George V, chapitre 39, concernant l'achat et la distribution des articles de chemins de fer, etc.

8-9 George V, chapitre 15, adoptée le 24 mai 1918, est une Loi ayant pour objet d'accorder une indemnité lorsque des employés de Sa Majesté sont tués ou blessés dans l'exécution de leurs devoirs.

COMPENSATIONS AUX EMPLOYÉS DE CHEMINS DE FER.

Une modification à la Loi des chemins de fer dispose que nul employé, sur les chemins de fer de l'Etat, qui est un employé selon les termes de la Loi dite Intercolonial and Prince Edward Island Railway Employees Provident Fund Act, et devient tout à fait incapable de vaquer à ses occupations ordinaires dans le service, à la suite des blessures infligées dans l'exercice de ses fonctions, n'aura droit de recevoir, de compensation suivant les dispositions de la présente Loi pour blessures et à moins qu'il ne choisisse d'accepter avant ou après les blessures infligées, ladite compensation au lieu de l'allocation payable sous le régime des dispositions de la loi dite Provident Fund Act, et qu'il ne donne avis par écrit de son choix à l'administration des chemins de fer et à la Commission dite Provident Fund Board.

XIX. CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA.

L'acquisition par l'Etat de la direction du chemin de fer Canadian Northern Railway System a rendu nécessaire la constitution en corporation d'une compagnie sous le nom de laquelle ces entreprises pourraient être consolidées et exploitées de concert avec les chemins de fer de l'Etat comme système national de chemins de fer. Ceci est prévu par la Loi constituant en corporation la *Canadian National Railway Company* et concernant les chemins de fer nationaux du Canada. Elle prescrit la nomination par le Gouverneur en conseil d'un conseil de direction, et définit ses fonctions, etc. Des dispositions y sont aussi décrétées relativement au capital-actions, le paiement des directeurs, la convocation des assemblées et la situation du siège social. Le Gouverneur en conseil est aussi autorisé à exploiter des biens ou travaux de chemins de fer qui peuvent à l'avenir devenir la prorpiété de l'Etat. Toutes les dépenses occasionnées dans l'administration des chemins de fer de l'Etat doivent être payées à même les tarifs et les recettes de cette entreprise, et advenant un déficit durant un exercice financier, le montant de ce déficit est payable à même le fond du revenu consolidé. Toutes les entreprises qui sont actuellement ou qui peuvent être à l'avenir comprises dans le réseau du Canadian Northern sont déclarées être à l'avantage du Canada en général. La loi accorde l'autorisation d'administrer et d'exploiter des lignes de chemin de fer, et comprend des dispositions nécessaires pour les opérations financières de la compagnie.

XX. TRAVAUX PUBLICS.

Le rapport de l'ingénieur en chef du ministère se trouve à l'Appendice III, il donne des renseignements complets au sujet des différents travaux qui se trouvent en sa charge, et dont les principaux sont: Le chemin de fer de la Baie d'Hudson, le Canal de la Trent, le nouveau canal Welland à eau profonde et les têtes de ligne du chemin de fer Intercolonial à ou près Halifax.

Un rapport distinct, par l'ingénieur en chef du ministère, intitulé "Route et Canaux du fleuve Saint-Laurent" a été publié en 1918. Des renseignements ultérieurs sur cette route et ces canaux sont donnés dans le présent rapport.

APPENDICE I

ÉTATS DU COMPTABLE

TABLE DES MATIÈRES.

SOMMAIRE.

SOMMAIRE GÉNÉRAL des dépenses et des recettes pour l'exercice clos le 31 mars 1919 et pour les exercices précédents.

I.—DÉPENSES.	$ c.	$ c.
Dépenses totales pour l'exercice d'après les relevés des p. allant de 4 à 26..	....	92,227,084 05
Ces dépenses se divisent comme suit:		
Dépenses totales pour chemins de fer, y compris le pont de Québec et les subventions aux chemins de fer, pages 7 et 8..............	85,390,725 60	....
Dépenses totales pour les canaux au cours de l'exercice, page 9......	3,964,508 74	....
Dépenses générales imputables à la fois sur les chemins de fer et canaux, au cours de l'exercice, page 9...................	2,871,849 71	
		92,227,084 05
Le grand total des dépenses jusqu'au 31 mars 1919, imputables sur les chemins de fer et canaux, comme il appert à la page 22 de ce rapport, arrive à..	....	1,067,463,303 67
Ces dépenses se divisent comme suit:		
Grand total des dépenses imputables sur chemins de fer, y compris le pont de Québec, et les subventions aux chemins de fer........	890,503,207 64	....
Grand total des dépenses imputables—canaux....................	171,432,799 73	....
Grand total des dépenses générales, imputables en commun sur chemins de fer et canaux....................................	5,527,296 30	
		1,067,463,303 67
II.—REVENUS.		
Les revenus imputables à la fois sur chemins de fer et canaux pour l'exercice arrivent à..	....	38,401,380 59
Revenus imputables sur chemins de fer..................................	38,013,725 69	....
Revenus imputables sur canaux..	387,654 90	
		38,401,380 59
Le grand total des revenus au 31 mars 1919, imputables à la fois sur chemins de fer et canaux arrive à (voir p. 19)........................	....	331,117,775 47
Grand total des revenus imputables sur chemins de fer.................	313,649,981 03	....
Le grand total des revenus imputables sur canaux arrive à.............	17,467,794 44	
		331,117,775 47

La classification générale de ces dépenses et des revenus apparaît aux pages 4 à 10, pour l'exercice et à la page 19 pour les dépenses antécédentes à la Confédération et depuis. De plus amples détails sur ces dépenses apparaîtront au rapport de l'administrateur général des chemins de fer du gouvernement canadien, appendice II.

Principales dépenses au cours de l'exercice expiré le 31 mars 1919.

Les principales dépenses en cours de l'exercice ont été les suivantes:	$ c.	$ c.
Frais d'exploitation, chemins de fer de l'Etat	43,889,626 07	
Matériel roulant, chemins de fer de l'Etat	14,133,362 48	
Frais de construction et amélioration, ch. de fer de l'Etat	12,433,834 84	
Ch. de fer Canadian Northern, achat d'actions	9,733,333 24	
Ch. de fer Québec et Saguenay, prix d'achat	3,489,313 53	
" " construction	1,149,900 79	
" " chap. 38, statuts 1918, matériel	207,092 20	
Pont de Québec	656,761 79	
Ch. de fer de la Baie d'Hudson	562,557 80	
Ch. de fer Transcontinental, réclamations de droits de passage	485,178 86	
Arbitrages et sentences	108,005 04	
Subventions de chemins de fer	218,805 32	
Travaux sur embranch., en vue d'uniformité avec ch. de fer de l'Etat	169,161 44	
Embranchement Dartmouth à Deans	16,015 19	
Termini de bateaux passeurs	55,730 58	
Fonds de passages à niveau	8,715 46	
Budget de guerre, y compris travaux de restauration d'Halifax	1,079,959 76	
Divers comptes matériel de ch. de fer, chap. 38, 1918	1,791,331 97	
Commission des ch. de fer, frais d'entretien, etc	231,899 44	
Frais d'arpentages et inspection	48,291 22	
Dépenses imputables sur canaux	3,964,508 74	
En général, moins certaines créances	6,462 02	
Total		94,439,847 78
Moins vente de terrains à l'Imperial Oil Co., à Moncton	37,982 57	
Moins chèque en faveur de J. G. Hearn et al., en 1916-17, en paiement de terrains à Québec, retourné et déposé au crédit du Receveur général en 1918-19 (ch. de fer Transcontinental National, capital)	149,799 91	
Produit de vente de bateau-passeur «*Leonard*»	660,000 00	
Moins matériel roulant vendu au Canadian Northern, chap. 38, statuts 1918	1,364,981 25	2,212,763 73
Dépenses nettes		92,227,084 05

DÉPENSES.

ETAT GÉNÉRAL des dépenses durant l'exercice clos le 31 mars 1919.

——	$ c.	$ c.
DÉPENSES TOTALES—d'après les relevés aux pages, 7, 8 et 9		92,227,084 05
Dépenses imputables aux chemins de fer	84,082,806 71	
" " " " en général	432,351 78	
" " au pont de Québec	656,761 79	
" " pour subventions aux chemins de fer	218,805 32	
Dépenses totales pour chemins de fer		85,390,725 60
Dépenses imputables sur canaux	3,781,508 70	
" " " en général	183,000 04	
Dépenses totales pour canaux		3,964,508 74
Dépenses générales		2,871,849 71
Dépenses totales		92,227,084 05
CLASSIFICATION DES DÉPENSES GÉNÉRALES—		
Compte du capital	43,061,877 91	
Compte des recettes	45,495,153 15	
Compte du revenu	3,451,247 67	
Fonds consolidés (subventions aux chemins de fer), recettes	218,805 32	
Dépenses totales		92,227,084 05
CLASSIFICATION DES DÉPENSES EN DÉTAIL—		
Chemins de fer—		
Dépenses au compte du capital—chemins de fer	40,193,180 64	40,193,180 64
" " " en général		
Dépenses au compte des recettes—chemins de fer	43,889,626 07	
" " " en général	17,000 00	43,906,626 07
" " du revenu—chemins de fer en général	415,351 78	415,351 78
Pont de Qubec—		
Dépenses au compte du capital—pont de Québec	656,761 79	656,761 79
Subventions aux chemins de fer—		
Revenu consolidé—subventions aux chemins de fer	218,805 32	218,805 32
Dépenses totales pour chemins de fer, $85,390,725.60.		
Canaux—		
Dépenses au compte du capital—canaux	2,211,935 48	2,211,935 48
" " du revenu, canaux	137,604 37	
" " canaux en général	26,441 81	164,046 18
" " de recettes personnel des canaux,	733,090 71	
" " " " en général	113,498 27	846,588 98
" " " réparations aux canaux	698,878 14	
" " " " " en général	43,059 96	741,938 10
Dépenses totales pour canaux, $3,964, 508.74.		
Dépenses générales—compte du revenu	2,871,849 71	2,871,849 71
Dépenses totales		92,227,084 05

RECETTES.

ETAT général des recettes perçues durant l'exercice clos le 31 mars 1919

—	$ c.	$ c.
TOTAL DES RECETTES PERÇUES AU COURS DE L'EXERCICE—	....	38,401,380 59
Recettes de chemins de fer	38,013,725 69	
Recettes des canaux	387,654 90	
Total des recettes	....	38,401 380 59
ÉTAT DÉTAILLÉ DES RECETTES PERÇUES—		
Chemins de fer—		
Chemin de fer Intercolonial, Nouv.-Brunswick et Ile du Prince-Edouard	26,435,343 78	
Chemin de fer intercolonial du Nouveau-Brunswick	202,354 27	
Chemin de fer Transcontinental-National	10,412,407 56	
Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard	741,514 58	
Chemin de fer Moncton and Buctouche	32,610 20	
Chemin de fer Elgin and Havelock	13,447 08	
Chemin de fer St. Martin's	16,694 06	
Chemin de fer York and Carleton	6,954 35	
Chemin de fer Salisbury et Albert	44,472 00	
Total	....	37,905,797 88
Chemin de fer Saint-Jean et Québec	....	107,927 81
Recettes totales des chemins de fer	....	38,013,725 69
Canaux.		
Canal Welland élévateur de Port-Colborne	64,058 21	
Canal Welland (haute navigation)	129,676 68	
Canal Lachine	4,137 50	
Canal Beauharnois	141,641 73	
Canal Cornwall	14,816 15	
Canal de Williamsburg	15,545 62	
Canal Soulanges	1,661 10	
Canal Chambly	3,505 60	
Canal de Carillon et Grenville	785 00	
Canal Rideau	1,159 00	
Canal de Trent	6,102 36	
Canal Saint-Pierre	3,866 80	
Canal du Sault Ste-Marie	7 00	
Canal Murray	60 00	
Canal et écluse Ste-Anne	253 00	
Canal de la chute des Chats	377 15	
	2 00	387,654 90
Total des recettes de l'exercice	....	38,401,380 59

ETAT des dépenses sur les chemins de fer pour l'exercice se terminant le 31 mars 1919.

Chemins de fer.	Imputable sur le capital.	Imputable sur le revenu.	Imputable sur le revenu. — Travaux.	Total.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Ch. de fer Intercolonial........$10,575,013.81 Moins—produit de vente de terrains à Imperial Oil Co. 37,982.57	10,537,031 24	....	28,242,111 11	38,779,142 35
Ch. de fer Nouv.-Brunswick & P. Edouard..	126,201 30	....	......*.......	126,201 30
Ch. de fer de l'Ile-du-Pr.-Edouard...........	732,752 53	....	1,596,049 91	2,328,802 44
Ch. de fer International du Nouv.-Brunswick.	77,849 84	....	549,310 26	627,160 10
Ch. de fer Moncton & Bouctouche...........	37,829 81	....	68,432 48	106,262 29
Ch. de fer Selisbury & Albert..............	42,304 58	....	95,967 51	138,272 09
Ch. de fer St-Martins......................	34,566 47	....	45,930 81	80,497 28
Ch. de fer York & Carleton..................	7,250 60	....	22,409 05	29,659 65
Ch. de fer Elgin & Havelock.................	47,209 98	....	48,343 40	95,553 38
Ch. de fer Quebec & Lac St-Jean.............	....	....	192,690 05	192,690 05
Ch. de fer National Transcontinental....................$ 1,450,304 81 MOINS—chèque en faveur de J. G. Hearn & al, en 1916-17, retourné et déposé au crédit du receveur général........... 149,799 91 Produit de vente de bateau-passeur "Leonard".... 660,000 00	640,504 90	....	13,028,381 49	13,668,886 39
Ch. de fer de la Baie d'Hudson.............	562,557 80	....	....	562,557 80
Ch. de fer Québec & Saguenay—Achat	3,489,313 53	....	....	3,489,313 53
Ch, de fer Québec & Saguenay—Construction.	1,149,900 79	....	....	1,149,900 79
Ch. de fer Québec & Saguenay—Chap. 38. Statut 1918, Matériel......................	207,092 20	....	....	207,092 20
Ch. de fer Canadien Nord—Statutaire.......	9,733,333 24	....	....	9,733,333 24
Matériel roulant des chemins de fer de l'Etat chap. 38, Statuts 1918........$14,133,362 48 MOINS—Matériel roulant vendu au chemin de fer Canadian Northern.................. 1,365,880 65	12,767,481 83	....	....	12,767,481 83
Total............................	40,193,180 64	....	43,889,626 07	84,082 806 71
Pont de Québec............................	656,761 79	....	....	656,761 79
Subventions de chemins de fer..............	....	218,805 32	....	218,805 32
Total............................	40,849,942 43	218,805 32	43,889,626 07	84,958,373 82

ÉTAT des dépenses sur les chemins de fer pour l'exercice se terminant le 31 mars 1919—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Capital.	Revenu.	Frais d'exploitation.	Total.
Chemins de fer en général	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Commission des Ch. de Fer, entretien		177,405 10		177,405 10
Commission des Ch. de Fer, Statutaire		54,494 34		54,494 34
Arpentages et inspections		48,291 22		48,291 22
Fonds pour croisements de voies		8,715 46		8,715 46
Arbitrages et sentences		108,005 04		108,005 04
Wagon du Gouverneur-Général, service du		5,000 00		5,000 00
Contribution à l'Association Internationale du Congrès des Ch. de Fer		97 33		97 33
Contribution à l'Université McGill		2,500 00		2,500 00
Contribution à l'Ecole Polytechnique de Montréal		2,500 00		2,500 00
Dépenses, Loi de Codification des Ch. de Fer		10 00		10 00
Allocations de commisération aux familles d'employés décédés			17,000 00	17,000 00
Travaux de vérification continue pour le compte du gouvernement du Canada		8,333 29		8,333 29
Total		415,351 78	17,000 00	432,351 78
Grand total Chemins de Fer	40,849,942 43	634,157 10	43,906,626 07	85,390,725 60
Divers.				
Budget de Guerre, y compris la restauration d'Halifax		1,079,959 76		1,079,959 76
Comptes divers de matériel de chemins de fer, chap. 38, statuts 1918		1,791,331 97		1,791,331 97
Coût de litiges		557,98		557 98
Total		2,871,849 71		2,871,849 71

*Y compris frais d'exploitation du chemin de fer International.

ÉTAT des dépenses sur les canaux pour l'exercice se terminant le 31 mars 1919.

Canaux.	Imputable sur le capital.	Imputable sur le revenu.	Imputable sur le revenu. Personnel.	Réparation.	Dépenses totales de l'année.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Carillon et Grenville		2,969 64	25,538 75	15,368 66	43,877 05
Chambly		892 40	37,562 91	40,899 78	79,355 09
Cornwall			87,391 13	47,061 81	134,452 94
Lachine		14,986 38	95,864 18	165,564 08	276,414 64
Murray			7,142 96	3,325 56	10,468 52
Rideau	8,000 00		65,770 46	81,349 25	155,119 71
Sault Ste-Marie			25,837 67	24,630 82	50,468 49
Soulanges			38,336 25	107,174 60	145,510 85
Ecluse Ste-Anne			4,358 70	3,339 29	7,697 99
Ecluse St-Ours			4,539 69	3,681 41	8,221 10
St-Pierre		20,903 50	5,424 43	55 83	26,383 76
Trent	380,059 52	32,447 73	82,038 67	68,906 33	563,452 25
Welland		44,334 45	215,389 46	116,818 99	376,542 90
Welland (haute navigation)	1,823,875 96				1,823,875 96
Williamsburg			37,895 45	20,701 73	58,597 18
Canal Galops		21,070 27			21,070 27
Total	$2,211,935 48	137,604 37	733,090 71	698,878 14	3,781,508 70
En général pour les canaux.					
Dragueurs—Lachine				16,336 78	16,336 78
Dragueurs—Rideau				22,462 14	22,462 14
Divers			2,700 00		2,700 00
Employés à la statistique			36,771 28		36,771 28
Travail le dimanche			53,335 60		53,335 60
Relevés hydrauliques et inspections		17,510 72			17,510 72
Loi de compensation du travail chap. 15, Statuts de 1918			569 21		569 21
Canaux de Québec.					
Entretien			17,622 18		17,622 18
Jetée de la Baie de la Faim				4,261 04	4,261 04
Divers.					
Travaux non stipulés		330 55			330 55
Allocations en vertu de la Loi d'amendement du Service Civil en faveur des dépendants des employés morts		8,600 54			8,600 54
Allocation de commisération en fav. de R. A. Grant			500 00		500 00
Allocation de commis. en faveur de veuve Robert Wiggins			2,000 00		2,000 00
Total		26,441 81	113,498 27	43,059 96	183,000 04
Grand total	$2,211,935 48	164,046 18	846,588 98	741,938 10	3,964,508 74

RÉCAPITULATION

—	Capital.	Recettes.	Revenu.	Total.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Dépenses pour chemins de fer, y compris les subventions au pont de Québec et aux chemins de fer	40,849,942 43	634,157 10	43,906,626 07	85,390,725 60
Dépenses pour canaux	2,211,935 48	164,046 18	1,588,527 08	3,964,508 74
Dépenses diverses		2,871,849 71		2,871,849 71
Grand total	$43,061,877 91	3,670,052 99	45,495,153 15	92,227,084 05

COMPTE DU GOUVERNEMENT IMPÉRIAL.

ÉTAT des dépenses au 31 mars 1919, concernant l'enlèvement des rails pour le compte du Gouvernement Impérial; tous frais, dommages et dépenses devant être portés au compte du Gouvernement de Sa Majesté en Angleterre, suivant le décret du Conseil rendu à Ottawa le 19 décembre 1916.

—	$ c.
Dépense, exercice 1916-17	393,053 86
" " 1917-18	3,603,279 05
" " 1918-19	178,680 85
Total	$4,175,013 76

COMPTES DIVERS, MATÉRIEL DE CHEMIN DE FER, CHAP. 38, STATUTS DU CANADA 1918.

ETAT des dépenses, remboursements et découverts à fin de l'exercice expiré le 31 mars 1919.

—	Débits.	Crédits.	Découvert.
	$ c.	$ c.	$ c.
Ch. de fer Pacifique Canadien	2,632,787 31	2,253,255 55	379,531 76
Ch. de fer Canadian Northern	26,833,565 86		
" *Crédits*—Argent $10,627,342 41			
" " —Billets 16,206,223 45		26,833,565 86	
Canadian Copper Co	2,201 84	2,201 84	
Ch. de fer Grand Tronc	1,977,463 27	600,000 00	1,377,463 27
Ch. de fer Toronto, Hamilton et Buffalo	38,420 63	38,420 63	
Comptes en suspens:—			
(Débits non répartis) $ 34,611 94			
Moins remboursement des ch. de fer de l'Etat du montant déduit de la Canada Car & Foundry Co 275 00	34,336 94		34,336 94
Total	$31,518,775 85	29,727,443 88	1,791,331 97
Chemins de fer de l'Etat	14,133,362 48	14,133,362 48	
Chemin de fer Québec & Saguenay	207,092 20		207,092 20
Grand total	$45,859,230 53	43,860,806 36	1,998,424 17

Dépenses pour canaux jusqu'au 31 mars 1919.

COMPTE DE CAPITAL.

Canal.	Années précédentes.	1917-18.	Total.
	$ c	$ c.	$ c.
Baie Verte	....		....
Beauharnois	1,636,690 26	....	1,636,690 26
Carillon et Grenville	4,182,092 96	....	4,182,092 96
Chambly	780,996 52	....	780,996 52
Cornwall	7,246,304 21	....	7,246,304 21
Ecluse et barrage de la Culbute	382,391 46	....	382,391 46
Lachine	14,132,684 80	....	14,132,684 80
Lac St-François	75,906 71	....	75,906 71
Lac St-Louis	298,176 11	....	298,176 11
Murray	1,248,946 71	....	1,248,946 71
Rideau	4,202,274 31	8,000 00	4,210,274 31
Sault Ste-Marie	4,935,809 42	....	4,935,809 42
Soulanges	7,904,044 53	....	7,904,044 53
Ecluse Ste-Anne	1,170,215 63	....	1,170,215 63
Fleuve St-Laurent et canaux—			
Chenal du Nord	1,995,142 87	....	1,995,142 87
Approches du fleuve	483,830 20	....	483,830 20
Chenal Galops	1,039,895 65	....	1,039,895 65
Ecluse St-Ours	127,228 56	....	127,228 56
St-Pierre	648,547 14	....	648,547 14
Tay	489,599 23	....	489,599 23
Trent	16,842,161 15	380,059 52	17,222,220 67
Welland	29,399,405 93	....	29,399,405 93
Welland (haute navigation)	14,928,969 58	1,823,875 96	16,752,845 54
Williamsburg	1,334,551 80	....	1,334,551 80
Farran's-Point	877,090 57	....	877,090 57
Galops	6,143,468 11	....	6,143,468 11
Rapide Plat	2,159,880 80	....	2,159,880 80
Total	124,666,305 22	2,211,935 48	126,878,240 70
Canaux, général	34,966 69	....	34,966 69
Grand total	124,701,271 91	2,211,935 48	126,913,207 39

COMPTE DU REVENU.

Canal.	Années précédentes.	1917-18.	Total.
Baie Verte	44,387 53	....	44,387 53
Beauharnois	265,810 84	....	265,810 84
Carillon et Grenville	351,431 74	2,969 64	354,401 38
Chambly	761,273 54	892 40	762 165 94
Cornwall	593,652 62	....	593,652 62
Culbute (écluse et barrage)	60,923 37	....	60,923 37
Lachine	1,595,902 70	14,986 38	1,610,889 08
Lac St-François	25,043 68	....	25,043 68
Lac St-Louis	....		....
Murray	101,423 11	....	101,423 11
Rideau	676,832 22	....	676 832 22
Sault Ste-Marie	280,098 04	....	280,098 04
Soulanges	160,065 88	....	160,065 88
Ste-Anne (écluse)	85,429 18	....	85,429 18
St-Laurent (fleuve et canaux)	128,298 11	....	128,298 11
St-Ours (écluse)	174,028 88	....	174,028 88
St-Pierre	706,553 13	20,903 50	727,456 63
Tay	748 65	....	748 65
Trent	954,869 80	32,447 73	987,317 53
Welland	1,587,486 81	44,334 45	1,631,821 26
Welland (haute navigation)	....	....	....
Williamsburg	299,600 15	21,070 27	320,670 42
Total	8,853,859 98	137,604 37	8,991,464 35
Canaux, général	666,681 72	26,441 81	693,123 53
Grand total	9,520,541 70	164,046 18	9,684,587 88

DÉBOURSÉS DIVERS pour l'exercice finissant le 31 mars 1919.

COMPTE DES RECETTES—RÉPARATIONS.

Canaux.	Exercices précédents.	1917-18.	Total.
	$ c.	$ c.	$ c.
Baie Verte			
Beauharnois	525,691 23		525,691 23
Carillon et Grenville	593,101 76	15,368 66	608,470 42
Chambly	978,725 67	40,899 78	1,019,625 45
Cornwall	1,035,163 43	47,061 81	1,082,225 24
Ecluse et barrage de la Culbute	7,036 15		7,036 15
Lachine	2,237,089 13	165,564 08	2,402,653 21
Murray	104,261 24	3,325 56	107,586 80
Rideau	1,835,469 15	81,349 25	1,916,818 40
Sault Ste-Marie	397,144 72	24,630 82	421,775 54
Soulanges	501,265 86	107,174 60	608,440 46
Ecluse de Ste-Anne	146,749 49	3,339 29	150,088 78
Fleuve St-Laurent et canaux			
Ecluse de St-Ours	104,379 80	3,681 41	108,061 21
St-Pierre	36,423 55	55 83	36,479 38
Trent	766,287 43	68,906 33	835,193 76
Welland	3,834,336 56	116,818 99	3,951,155 55
Welland (de haute navigation)			
Williamsburg	640,856 04	20,701 73	661,557 77
Total	13,743,981 21	698,878 14	14,442,859 35
Canaux, en général	548,854 07	43,059 96	591,914 03
Grand total	14,292,835 28	741,938 10	15,034,773 38

COMPTE DES RECETTES—PERSONNEL.

Beauharnois	649,574 89		649,574 89
Carillon et Grenville	842,598 12	25,538 75	868,136 87
Chambly	1,022,416 76	37,562 91	1,059,979 67
Cornwall	1,729,835 40	87,391 13	1,817,226 53
Ecluse et barrage de la Culbute	11,507 48		11,507 48
Lachine	2,865,991 34	95,864 18	2,961,855 52
Murray	146,804 73	7,142 96	153,947 69
Rideau	1,791,665 08	65,770 46	1,857,435 54
Sault Ste-Marie	454,511 59	25,837 67	480,349 26
Soulanges	579,404 69	38,336 25	617,740 94
Ecluse de Ste-Anne	120,246 41	4,358 70	124,605 11
Ecluse de St-Ours	123,008 95	4,539 69	127,548 64
St-Pierre	122,300 92	5,424 43	127,725 35
Trent	633,450 05	82,038 67	715,488 72
Welland	5,071,414 90	215,389 46	5,286,804 36
Williamsburg	693,059 88	37,895 45	730,955 33
Total	16,857,791 19	733,090 71	17,590,881 90
Canaux, en général	2,095,850 91	113,498 27	2,209,349 18
Grand total	18,953,642 10	846,588 98	19,800,231 08

TOTAL des déboursés pour canaux jusqu'au 31 mars 1919.

Canaux.	Capital.	Recettes.	Revenu.		Total.
			Personnel.	Réparations.	
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Baie Verte	....	44,387 53	....	....	44,387 53
Beauharnois	1,636,690 26	265,810 84	649,574 89	525,691 23	3,077,767 22
Carillon et Grenville	4,182,092 96	354,401 38	868,136 87	608,470 42	6,013,101 63
Chambly	780,996 52	762,165 94	1,059,979 67	1,019,625 45	3,622,767 58
Cornwall	7,246,304 21	593,652 62	1,817,226 53	1,082,225 24	10,739,408 60
Ecluse et barrage de la Culbute	382,391 46	60,923 37	11,507 48	7,036 15	461,858 46
Lachine	14,132,684 80	1,610,889 08	2,961,855 52	2,402,653 21	21,108,082 61
Lac St-François	75,906 71	25,043 68	....	....	100,950 39
Lac St-Louis	298,176 11	....	....	....	298,176 11
Murray	1,248,946 71	101,423 11	153,947 69	107,586 80	1,611,904 31
Rideau	4,210,274 31	676,832 22	1,857,435 54	1,916,818 40	8,661,360 47
Sault-Ste-Marie	4,935,809 42	280,098 04	480,349 26	421,775 54	6,118,032 26
Soulanges	7,904,044 53	160,065 88	617,740 94	608,440 46	9,290,291 81
Ecluse de Ste-Anne	1,170,215 63	85,429 18	124,605 11	150,088 78	1,530,338 70
Fleuve St-Laurent et canaux					
Chenal du nord	1,995,142 87				
Etendues droites du fleuve	483,830 20	128,298 11	....	....	3,647,166 83
Chenal des Galops	1,039,895 65				
Ecluse de St-Ours	127,228 56	174,028 88	127,548 64	108,061 21	536,867 29
St-Pierre	648,547 14	727,456 63	127,725 35	36,479 38	1,540,208 50
Tay	489,599 23	748 65	....	....	490,347 88
Trent	17,222,220 67	987,317 53	715,488 72	835,193 76	19,760,220 68
Welland	29,399,405 93	1,631,821 26	5,286,804 36	3,951,155 55	40,269,187 10
Welland (de haute navigation)	16,752,845 54	....	....	....	16,752,845 54
Williamsburg	1,334,551 80				
Pointe Farran	877,090 57	320,670 42	730,955 33	661,557 77	12,228,174 80
Galops	6,143,468 11				
Rapide Plat	2,159,880 80				
Total	126,878,240 70	8,991,464 35	17,590,881 90	14,442,859 35	167,903,446 30
Canaux, en général	34,966 69	693,123 53	2,209,349 18	591,914 03	3,529,353 43
Grand total	126,913,207,39	9,684,587 88	19,800,231 08	15,034,773 38	171,432,799 73

RÉCAPITULATION.

Dépenses annuelles sur les canaux et revenu perçu au 31 mars 1919.

—	Clôture de l'année.	Capital.	Revenu.	Revenu.		Revenu perçu.
				Personnel.	Réparations.	
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Dépenses du gouvernement antérieurement à la Confédération, y compris les frais du gouvernement impérial	......	20,593,866 13	98,378 46	....	....	....
Dépenses du gouvernement de 1868 à 1879 inclusivement	......	17,004,842 55	515,196 21	1,830,398 92	1,832,998 61	5,079,068 36
Dépenses du gouv. depuis....	1880	2,123,366 34	....	195,039 33	147,167 52	341,598 14
" "	1881	2,075,891 65	7,246 69	197,573 62	154,653 63	361,558 17
" "	1882	1,593,174 09	55,025 03	224,572 61	187,399 02	325,231 54
" "	1883	1,763,001 97	62,503 14	269,415 01	178,617 86	361,604 01
" "	1884	1,577,295 42	60,993 99	280,657 29	192,219 38	372,561 69
" "	1885	1,504,621 47	58,298 29	280,226 20	201,708 47	321,289 47
" "	1886	1,333,324 80	31,984 02	282,323 63	198,251 97	328,977 43
" "	1887	1,783,698 16	65,983 06	285,172 62	198,888 84	321,784 88
" "	1888	1,033,118 34	120,561 59	292,458 76	201,928 93	317,902 04
" "	1889	972,918 43	162,015 49	301,040 23	240,261 36	333,188 90
" "	1890	1,026,364 24	146,853 54	290,516 63	176,089 00	354,816 92
" "	1891	1,318,092 15	165,843 87	294,562 12	204,768 45	349,431 90
" "	1892	1,437,149 30	194,129 61	293,115 58	231,089 54	324,475 24
" "	1893	2,069,573 30	196,185 84	291,048 97	204,759 39	357,089 87
" "	1894	3,027,164 19	110,512 07	294,446 34	179,630 13	387,788 97
" "	1895	2,452,273 65	216,057 58	281,477 04	164,033 71	339,890 49
" "	1896	2,258,778 97	85,820 49	292,121 05	209,321 60	339,538 72
" "	1897	2,348,636 91	101,205 74	287,970 36	178,385 47	384,780 54
" "	1898	3,207,249 79	82,400 55	280,872 44	203,478 86	407,652 82
" "	1899	3,899,877 31	82,205 60	280,628 57	202,312 36	369,044 33
" "	1900	2,639,564 93	120,653 93	292,609 24	227,626 97	322,642 81
" "	1901	2,360,569 89	135,500 57	314,095 04	262,876 07	315,425 68
" "	1902	2,114,689 88	213,044 91	317,838 61	263,768 27	300,413 66
" "	1903	1,823,273 61	275,103 58	390,281 82	294,113 92	230,213 19
" "	1904	1,880,787 20	298,678 23	381,016 82	350,278 54	† 79,536 58
" "	1905	2,071,593 72	352,855 43	431,499 60	401,742 79	78,009 25
" "	1906	1,552,121 21	310,716 70	447,962 92	375,889 60	108,067 71
" "	1907	887,838 61	254,423 18	329,629 63	287,231 03	105,003 11
" "	1908	1,708,156 37	483,250 11	473,638 95	411,660 53	144,882 16
" "	1909	1,868,834 45	699,304 73	475,515 04	433,958 10	199,501 25
" "	1910	1,650,706 64	459,835 62	515,585 16	491,793 02	193,384 23
" "	1911	2,349,474 49	385,534 55	511,305 94	471,530 32	221,138 46
" "	1912	2,554,938 91	384,860 73	585,899 54	555,709 95	264,114 48
" "	1913	2,255,448 21	292,960 26	605,248 57	535,135 66	307,567 69
" "	1914	2,824,536 79	351,397 24	642,844 68	574,038 68	380,188 08
" "	1915	5,490,796 03	405,806 32	675,170 67	562,599 27	427,763 16
" "	1916	6,142,148 96	348,174 41	697,532 44	529,565 23	446,722 26
" "	1917	4,304,589 09	372,102 96	700,022 11	486,167 67	461,423 14
" "	1918	1,781,957 07	90,255 66	743,857 09	540,331 49	414,868 21
" "	1919	2,211,935 48	137,604 37	733,090 71	698,878 14	387,654 90
*Total...........	.....	126,878,240 70	8,991,464 35	17,590,881 90	4,442,859 35	17,467,794 44

*Ce chiffre ne comprend pas la dépense imputée sur les canaux en général, mais seulement le montant dépensé sur les canaux spécifiés.

†Droits de péage abolis cette année.

État des recettes des canaux au cours de l'exercice finissant le 31 mars 1919.

Divisions de perception.	Droits.	Loyers.	Total.
Canal Welland	....	792.00	792.00
Port-Colbourne	75.60	10,401.51	10,477.11
Elévateur de Port Colborne	129,676.68	....	129,676.68
Port-Dalhousie	532.81	52,256.29	52,789.10
Totaux	130,285.09	63,449.80	193,734.89
Canal Welland (de haute navigation)	....	4,137 50	4,137 50
Canaux du Saint-Laurent—			
Coteau-Landing (Canal Beauharnois)	....	14,816.15	14,816.15
" " (Canal Soulanges)	12.00	3,493.60	3,505.60
Cornwall	1,093.12	14,452.50	15,545.62
Cardinal—Canal Williamsburg	10.00	1,651.10	1,661.10
Canal Lachine (Montréal)	9,471.28	131,312.12	140,783.40
" " (Lachine)	858.33	....	858.33
Totaux	11,444.73	165,725.47	177,170.20
Canal Chambly	....	603.00	603.00
Chambly	....	56.00	56.00
St-Jean	....	66.00	66.00
Ecluse de Saint-Ours	....	60.00	60.00
Totaux	....	785.00	785.00
Canaux de la rivière Ottawa—			
Canal Carillon et Grenville	....	....	....
" " Grenville	....	139.00	139.00
" " Carillon	....	1,020.00	1,020.00
Ecluse de Saint-Anne	224.15	153.00	377.15
Canal des chutes des Chats	....	2.00	2.00
Totaux	224.15	1,314.00	1,538.15
Canal Rideau—			
Ottawa	....	1,897.00	1,897.00
Kingston-Mills	260.00	3,363.41	3,623.41
Smiths-Falls	....	402.00	402.00
	55.00	124.95	179.95
Totaux	315.00	5,787.36	6,102.36
Canal Saint-Pierre	....	7.00	7.00
Canal Murray	....	253.00	253.00
Canal de la Trent	70.00	3,796.80	3,866.80
Canal du Sault-Ste-Marie	....	60.00	60.00
Grand total	142,338.97	245,315.93	387,654.90
Montant net déposé au crédit du receveur général	....	....	387,654.90

LOYERS DE CHUTES D'EAU ET AUTRES, montrant le loyer accumulé, payé, et les balances dues au 31 mars 1919.

Balance due le 1er avril 1918.	Loyers de chutes d'eau et autres accrus	Loyer de la maison des éclusiers.	Total.	Canaux.	Rabais pour surtaxes.	Déposé au crédit du receveur général. — Loyer de la maison des éclusiers.	Déposé au crédit du receveur général. — Loyers de chutes d'eau, etc.	Balance due le 31 mars 31 mars 1919.	Totaux.
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
63,317 12	70,133 53	792 00	134,242 65	Welland	299 00	792 00	62,657 80	70,493 85	134,242 65
768 00	4,103 50	150 00	5,021 50	Welland (de haute navigation)	603 00	150 00	3,987 50	281 00	5,021 50
11,186 67	4,215 10	216 00	15,617 77	Williamsburg	850 00	216 00	1,435 10	13,116 67	15,617 77
1,935 10	14,082 50	.....	16,017 60	Cornwall	.....	.....	14,452 50	1,565 10	16,017 60
5,767 09	14,816 15	.....	20,583 24	Beauharnois	.....	.....	14,816 15	5,767 09	20,583 24
36,042 56	146,519 40	204 00	182,765 96	Lachine	12,628 93	204 00	131,108 12	38,824 91	182,765 96
801 84	126 00	663 00	1,590 84	Chambly	8 00	663 00	122 00	797 84	1,590 84
6,925 53	7,078 86	1,897 00	15,901 39	Rideau	167 00	1,897 00	3,890 36	9,947 03	15,901 39
28,616 99	16,814 53	1,254 73	46,686 25	Trent	.....	1,254 73	2,542 07	42,889 45	46,686 25
60 00	85 00	.....	145 00	Sault-Ste-Marie	.....	.....	60 00	85 00	145 00
21,711 08	644 00	192 00	22,547 08	Carillon et Grenville	.....	192 00	967 00	21,388 08	22,547 08
.....	3,157 60	336 60	3,493 60	Soulanges	.....	336 00	3,157 60	.....	3,493 60
4 00	33 00	120 00	157 00	Ecluse de Ste-Anne	.....	120 00	33 00	4 00	157 00
1 00	1 00	.....	2 00	Chutes des Chats	.....	.....	2 00	.....	2 00
.....	7 00	.....	7 00	St-Pierre	.....	.....	7 00	.....	7 00
4 00	14 00	240 00	258 00	Murray	.....	240 00	13 00	5 00	258 00
177,140 98	281,831 17	6,064 73	465,036 88	......Totaux	14,555 93	6,064 73	239,251 20	205,165 02	465,036 88

CANAL WELLAND (haute navigation)—ETAT indiquant les sommes dépensées pour sa construction.

—	Exercice finissant.	Capital.
		$ c.
Déboursés du gouvernement	1914	994,257 60
"	1915	4,074,200 69
"	1916	4,892,105 15
"	1917	3,513,769 82
"	1918	1,235,046 59
"	1919	1,823,875 96
Total	....	16,533,255 81

Dépense comme ci-dessus..$16,533,255 81

A laquelle il faut ajouter les frais préliminaires pour arpentage, forage, etc., imputés comme suit au capital de l'entreprise du Canal Welland:

1905-06	$ 13,231 97	
1906-07	10,825 27	
1907-08	8,300 34	
1908-09	19,993 37	
1909-10	9,979 91	
1910-11	21,229 35	
1911-12	23,138 60	
1912-13	112,890 92	
		219,589 73

Coût total du canal de haute navigation Welland au 31 mars 1919....................$16,752,845 54

CHEMIN DE FER DE LA BAIE D'HUDSON.—État indiquant les sommes dépensées pour sa construction.

—	Exercice finissant.	Capital.
		$ c.
Frais du gouvernement	1909	92,427 83
" "	1910	53,042 63
" "	1911	184,149 81
" "	1912	159,632 00
" "	1913	1,099,063 15
" "	1914	4,498,717 25
" "	1915	4,773,743 99
" "	1916	4,889,131 77
" "	1917	2,604,279 94
" "	1918	1,879,699 00
" "	1919	562,557 80
Total au 31 mars 1919	....	20,796,445 17

PONT DE QUÉBEC—Montants dépensés pour sa construction.

—	Exercice finissant.	Capital.	Revenu.
		$ c.	$ c.
Déboursés du gouvernement	1909		422,867 12
" "	1910		111,788 02
" "	1911	227,563 40	
" "	1912	603,293 07	
" "	1913	1,512,825 96	
" "	1914	2,604,105 61	
" "	1915	2,816,305 10	
" "	1916	2,746,813 70	
" "	1917	2,733,677 00	
" "	1918	931,278 01	
" "	1919	656,761 79	
Total		14,832,623 64	534,655 14
Moins le montant reçu de la Phoenix Bridge Co., en 1910			100,000 00
Total au 31 mars 1919		14,832,623 64	434,655 14

Frais comme ci-dessus		$14,832,623 64
A même ces déboursés on a crédité un total de $91,188.10 reçus pour la vente de l'acier et des matériaux employés du pont écroulé.		
Auquel il faut ajouter les montants payés par le ministère des Finances et qui ne sont pas compris dans le montant précité:		
Montant garanti par la loi de 1903, chap. 54	$ 6,424,781 00	
Montant payé à la province de Québec	250,000 00	
Montant payé à la ville de Québec	300,000 00	
Montant payé à Emile Tanguay, suivant le jugement de la cour Suprême	485 20	
		6,975,266 20
		21,807,889 84
Moins le montant reçu de la Phoenix Bridge Co		100,000 00
S'accorde avec les comptes publics, bilan de 1919		$21,707,889 84
Auquel il faut ajouter les dépenses au compte du Revenu, 1909 et 1910	$ 534,655 14	
A ajouter également les sommes payées pour les subsides en 1901, 1902 et 1903.	374,353 33	
		909,008 47
Montant total des frais jusqu'au 31 mars 1919		$22,616,898 31

DÉPENSES pour les chemins de fer du gouvernement canadien jusqu'au 31 mars 1919.

COMPTE DU CAPITAL.

Chemins de fer.	Années précédentes.	Exercice finissant le 31 mars 1919.	Total.
	$ c.	$ c.	$ c.
Réseau du chemin de fer International comme suit:—			
Canada Eastern	819,000 00		819,000 00
Cape Breton Ry	3,860,679 14		3,860,679 14
Drummond County Ry	1,464,000 00		1,464,000 00
Eastern Extension Ry	1,324,042 81		1,324,042 81
Montreal & European Ry	333,942 72		333,942 72
Oxford et New Glasgow	1,949,063 21		1,949,063 21
Chemin de fer Intercolonial	116,366,437 51	10,537,031 24	126,903,468 75
Total	126,117,165 39	10,537,031 24	136,654,196 63
Chemin de fer de l'Ile du-Prince-Edouard	11,829,557 44	732,752 53	12,562,309 97
Chemin de fer Intercolonial du Nouveau-Brunswick	13,031 96	77,849 84	90,881 80
Chemin de fer du Nouveau-Brunswick et de l'Ile-du Prince Edouard	391,454 27	126,201 30	517,655 57
Elgin et Havelock Ry		47,209 98	47,209 98
Moncton & Buctouche Ry		37,829 81	37,829 81
Salisbury & Albert Ry		42,304 58	42,304 58
Chemin de fer St-Martins		34,566 47	34,566 47
York & Carleton Ry		7,250 60	7,250 60
Canadian Northern		9,733,333 24	9,733,333 24
Québec et Saguenay	1,703,589 90	4,846,306 52	6,549,896 42
Transcontinental et National	164,488,236 85	640,504 90	165,128,741 75
Chemin de fer de la baie d'Hudson	20,233,887 37	562,557 80	20,796,445 17
Annapolis et Digby Ry	660,683 09		660,683 09
*a*European & North American Ry	88,363 18		88,363 18
*a*Chemin de fer de la Nouvelle-Ecosse	208,509 72		208,509 72
*c*Chemin de fer de l'embranchement de Carleton	48,410 48		48,410 48
Chemins de fer de l'Etat, matériel roulant acheté en 1917-18-19	24,392,985 80	12,767,481 83	37,160,467 63
Chemin de fer du Pacifique-Canadien	62,789,776 09		62,789,776 09
Territoire du Yukon; chemin de fer de Stikine à Teslin	283,323 55		283,323 55
Wagons du gouverneur général	71,538 82		71,538 82
Dépenses diverses	18,345 00		18,345 00
Total	413,338,858 91	40,193,180 64	453,532,039 55
*b*Pont de Québec	14,175,861 85	656,761 79	14,832,623 64
	427,514,720 76	40,849,942 43	468,364,663 19

a Le montant payé pour cette ligne entre 1868 et 1873, inclusivement, a été transféré au compte du Fonds consolidé.

b Voir le tableau spécial à la page 19 et aussi à la page 15.

c Ce chemin de fer qui a coûté $88,410.88 a été vendu en 1893 à la ville de St-Jean, N.-B., pour la somme de $40,000. (Chap. 6, Victoria.)

DÉPENSES pour les chemins de fer du gouvernement canadien jusqu'au 31 mars 1919.

COMPTE DU REVENU.

Chemins de fer.	Avant 1918-19.	1918-19.	Total.
	$ c.	$ c.	$ c.
Chemin de fer d'Annapolis et Digby	8,381 82	....	8,381 82
Chemin de fer Intercolonial	280,000 00	....	280,000 00
Dépenses diverses	4,027,475 05	415,351,78	4,442 826 83
Total	4,315,856 87	415,351 78	4,731,208 65
Pont de Québec	434,655 14	....	434,655 14
Total	4,750,512 01	415,351 78	5,165,863 79

DÉPENSES pour les chemins de fer du gouvernement canadien jusqu'au 31 mars 1919.

COMPTE DU REVENU—FRAIS D'EXPLOITATION.

Chemins de fer.	Avant 1918-19.	1918-19.	Total.
	$ c.	$ c.	$ c.
Chemin de fer Intercolonial	254,610,305 36	28,242,111 11	282,852,416 47
Chemin de fer du Nouveau-Brunswick, et de l'Ile-du-Prince-Edouard	209,004 68	†	209,004 68
Chemin de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard	14,113,147 64	1,596,049 91	15,709,197 55
Chemin de fer International du Nouveau-Brunswick	958,973 91	549,310 26	1,508,284 17
Moncton et Buctouche Ry	....	68,432 48	68,432 48
Salisbury & Albert Ry	....	95,967 51	95,967 51
Chemin de fer St-Martins	....	45,930 81	45,930 81
York & Carleton Ry	....	22,409 05	22,409 05
Elgin et Havelock Ry	....	48,343 40	48,343 40
Chemin de fer St-Jean et Québec	354,724 73	192,690 05	547,414 78
Chemin de fer Transcontinental National	23,211,442 19	13,028,381 49	36,239,823 68
Déboursés divers	109,289 97	17,000 00	126,289 97
Pacifique-Canadien	318,216 30	....	318,216 30
Eastern Extension Ry	538,094 06	....	538,094 06
Total	294,423,198 84	43,906,626 07	338,329,824 91
‡Chemin de fer Intercolonial—Améliorations	2,586,230 21	....	2,586,230 21
Total	..297,009,429 05	43,906,626 07	340,916,055 12

*Y compris les déboursés pour le chemin de fer de la baie des Chaleurs en 1897, s'élevant à $18,679.97

†Compris dans les frais d'exploitation du chemin de fer Intercolonial.

‡Ce montant imputé au compte des frais d'exploitation a été porté au crédit du compte du matériel roulant pour l'achat de matériel roulant à même les recettes du chemin de fer.

REVENU perçu par les chemins de fer du gouvernement canadien jusqu'au 31 mars 1919.

Chemins de fer.	Avant 1918-19.	1918-19.	Total.
	$ c.	$ c.	$ c.
Chemin de fer Intercolonial	246,695,114 08	26,435,353 78	273,130,457 86
Chemin de fer du Nouveau-Brunswick et de l'Ile-du-Prince-Edouard	114,170 90	†	114,170 90
Chemin de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard	9,834,688 51	741,514 58	10,576,203 09
Chemin de fer International	427,671 52	202,354 27	630,025 79
Moncton & Buctouche Ry		32,610 20	32,610 20
Salisbury et Albert Ry		44,472 00	44,472 00
Chemin de fer St-Martins		16,694 06	16,694 06
York & Carleton Ry		6,954 35	6,954 35
Elgin & Havelock Ry		13,447 08	13,447 08
Chemin de fer St-Jean et Québec	211,680 35	139,185 21	350,865 56
Chemin de fer Transcontinental National	17,493,990 55	10,412,407 56	27,906,398 11
Pacifique-Canadien	396,473 75		396,473 75
Eastern Extension Ry	462,465 68		462,465 68
Total	275,636,255 34	38,044,983 09	313,681,238 43

†Revenu compris dans le compte du chemin de fer Intercolonial.

DÉBOURSÉS communs aux chemins de fer et canaux y compris le crédit de guerre, jusqu'au 31 mars 1919.

COMPTE DES RECETTES.

Déboursés avant 1918-19		$ 2,585,735 54
Déboursés durant 1918-19		2,871,849 71
Total		$ 5,457,585 25

DÉBOURSÉS communs aux chemins de fer et canaux jusqu'au 31 mars 1919.

COMPTE DU REVENU.

—	Avant 1918-19.	1918-19.	Total.
	$ c.	$ c.	$ c.
Déboursés	69,711 05		69,711 05

RÉCAPITULATION—Chemins de fer du gouvernement canadien.

Résumé des DÉBOURSÉS et revenu, au 31 mars 1919.

—	Année.	Capital.	Revenu.		Revenu.
			Améliorations.	Frais d'exploitation.	
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Frais du gouvernement antérieurement à la Confédération	....	13,881,460 65	....	....	....
Depuis la Confédération....					
1868 à 1877 inclusivement ..	....	33,476,607 70	....	10,059,936 93	7,270,643 05
" "	.. 1878	2,643,741 72	....	2,032,873 05	1,514,846 38
" "	.. 1879	2,507,053 71	....	2,233,496 34	1,419,955 60
" "	.. 1880	6,109,077 14	....	1,851,489 26	1,739,167 25
" "	.. 1881	5,577,236 73	....	2,220,421 39	2,200,486 25
" "	.. 1882	5,175,046 61	....	2,310,638 54	2,237,583 39
" "	.. 1883	11,707,619 02	....	2,636,551 70	2,541,205 41
" "	.. 1884	14,013,074 89	....	2,613,508 87	2,551,937 97
" "	.. 1885	11,224,244 54	....	2,749,710 53	2,624,243 07
" "	.. 1886	4,443,220 17	....	2,819,973 50	2,629,336 35
" "	.. 1887	1,846,887 18	....	3,152,650 40	2,840,747 88
" "	.. 1888	1,765,582 11	....	3,621,076 62	3,166,253 22
" "	.. 1889	2,709,857 37	....	3,513,063 67	3,167,542 67
" "	.. 1890	2,392,767 99	....	3,846,044 42	3,203,874 11
" "	.. 1891	1,184,317 34	....	3,949,263 73	3,181,888 56
" "	.. 1892	417,425 73	....	3,748,597 77	3,136,393 51
" "	.. 1893	712,917 44	....	3,288,629 62	3,262,505 62
" "	.. 1894	585,749 01	....	3,226,208 13	3,179,019 57
" "	.. 1895	376,814 83	....	3,197,846 17	3,129,450 37
" "	.. 1896	324,774 72	....	3,254,442 64	3,140,678 47
" "	.. 1897	204,624 31	....	3,195,959 58	3,060,074 38
" "	.. 1898	270,990 85	....	3,507,248 88	3,313,847 10
" "	.. 1899	1,112,348 47	....	3,696,612 31	3,940,570 11
" "	.. 1900	3,309,130 42	....	4,665,228 06	4,774,161 87
" "	.. 1901	3,922,989 37	....	5,739,051 54	5,213,381 24
" "	.. 1902	5,386,611 24	....	5,861,099 54	5,918,990 43
" "	.. 1903	3,083,680 86	....	6,474,134 20	6,584,598 77
" "	.. 1904	2,619,059 86	....	7,599,958 57	6,627 255 51
" "	.. 1905	6,125,481 79	....	8,906,154 35	7,050,892 11
" "	.. 1906	6,102,565 74	....	7,893,653 49	7,950,552 97
" "	.. 1907	7,174,370 17	....	6,328,745 65	6,509,186 49
" "	.. 1908	23,684,005 25	....	9,595,295 43	9,534,569 04
" "	.. 1909	29,414,227 34	....	9,764,586 51	8,894,420 42
" "	.. 1910	21,505,975 91	....	9,095,903 96	9,647,963 71
" "	.. 1911	24,532,466 18	....	10 037,878 77	10,249,394 38
" "	.. 1912	23,108,805 52	....	11,074,852 80	11,034,165 83
" "	.. 1913	17,375,968 10	....	12,499,925 65	12,442,203 46
" "	.. 1914	21,628,095 15	....	13,559,225 45	13,394,317 37
" "	.. 1915	21,865,663 92	....	12,474,453 85	12,149,357 32
" "	.. 1916	21,155,255 19	1,515,895 57	17,891,484 65	18,427,908 65
" "	.. 1917	12,003,649 70	1,070,334 64	24,725,571 90	23,539,758 61
" "	.. 1918	34,699,416 96	....	33,400,460 45	27,240,956 87
" "	.. 1919	40,193,180 64	....	43,889,626 07	38,013,725 69
Total................	....	*453,554,039 55	2,586,230 21	338,203,534 94	313,649,981 03

Montant total payé sur la construction..	453,554,039 5
Moins le montant reçu de la cité de Saint-Jean, N.-B., à titre d'achat de l'embranchement de la ligne de Carleton..	40,000 00
Coût total de la construction..	453,514,039 55

*La somme payée pour le pont de Québec n'est pas comprise.

ETAT indiquant les dépenses et les recettes totales du ministère des Chemins de fer et Canaux avant et depuis la Confédération jusqu'au 31 mars 1919.

		$ c.	$ c.
DÉPENSES TOTALES			1,067,463,303 67
Dépenses pour chemins de fer		799,179,303 32	
" pour le pont de Québec		15,267,278 78	
" pour subvention aux chemins de fer		76,056,625 54	
" pour les canaux		171,432,799 73	
" générales		5,527,296 30	
Dépenses totales			1,067,463,303 67
CLASSIFICATION DES DÉPENSES EN GÉNÉRAL—			
Au compte du capital		595,277,870 58	
" du revenu		375,820,770 63	
" des recettes		20,308,036 92	
Fonds consolidé—Subventions aux chemins de fer, pages 24 à 31		76,056,625 54	
Dépenses totales			1,067,463,303 67
CLASSIFICATION DES DÉPENSES EN DÉTAIL—			
Chemins de fer—			
Capital, *voir* page 19		453,532,039 55	
Recettes, *voir* page 20		4,731,208 65	
Revenu, *voir* page 20		340,916,055 12	
			799,179,303 32
Pont de Québec—			
Capital, *voir* page 19		14,832,623 64	
Recettes, *voir* page 20		434,655 14	
			15,267,278 78
Subventions aux chemins de fer, *voir* pages 24 à 31		76,056,625 54	
			76,056,625 54
Dépenses totales pour chemins de fer			
Canaux—		126,913,207 39	
Capital, *voir* pages 11 et 13		9,684,587 88	
Recettes, *voir* pages 11 et 13			
Revenu, *voir* pages 12 et 13			
" personnel	19,800,231 08		
" réparations	15,034,773 38	34,835,004 46	
			171,432,799 73
Dépenses générales—			
Recettes, *voir* page 21		5,457,585 25	
Revenu, *voir* page 21		69,711 05	
			5,527,296 30
Grand total des déboursés			1,067,463,303 67

RECETTES.

		$ c.	$ c.
RECETTES TOTALES PERÇUES DU 1ER JUILLET 1867 AU 31 MARS 1919—			
Chemins de fer, *voir* page 21		313,649,981 03	
Canaux, *voir* page 14		17,467,794 44	
Recettes totales			331,117,775 47

ÉTATS DES SUBSIDES AUX CHEMINS DE FER ET AUX PONTS

I. *Etat indiquant les subsides payés aux chemins de fer durant l'exercice finissant le 31 mars 1919.*

II. *Etat indiquant les subsides payés aux chemins de fer et pour la construction de ponts, à partir du 1er juillet 1883 au 31 mars 1919.*

ÉTAT indiquant le chiffre des subventions payées aux chemins de fer durant l'exercice finissant le 31 mars 1919.

Date.	Nom du chemin de fer.	Montant.	
		$ c.	$ c.
1919. 19 février..	*Canadian Northern Alberta Railway Co.*— Loi de 1913, chap. 10. Paiement du montant retenu sur la subvention sur 260 milles d'Edmonton, Alta, à la ligne de la frontière de la Colombie-Britannique, à la passe de la Tête-Jaune	....	25,896 00
10 mai.....	*Canadian Northern Ontario Railway*— Paiement à cause du montant retenu sur le paiement de la subvention sur 894·48 milles d'Ottawa à Port-Arthur	....	17,909 32
1918. 21 sept.....	*Canada Central Bailway*— Loi de 1918, nº 2, crédit 382. Paiement en à compte de la contribution au coût de construction d'un pont au-dessus de la Rivière-la-Paix, à ou près de Peace River Crossing, Alta	99,242 50	
1919. 4 février....	Autre paiement pour le même pont	62,787 50	
24 avril....	Paiement final pour les mêmes fins	12,970 00	175,000 00
	Total	....	218,805 32

ETAT indiquant les subsides payés jusqu'au 31 mars 1919.

Votes des subsides. Autorité.	Votes des subsides. Montant.	Nombre.	Chemins de fer.	Du 1er juillet 1883 au 31 mars 1916.	1916–17.	1917–18.	1918–19.	Total au 31 mars 1919.
	$ c.			$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
47 Vic., chap. 8	51,200 00	1	Albert Southerh Railway N.-B.	50,460 00				50,460 00
52 " 3								
3-4 Geo. V, chap. 46	—	2	Alberta Central Railway, Alta	404,480 00				404,480 00
62-3 Vic., chap. 7								
63-4 " 8	—	3	Algoma Central and Hudson Bay Ry., Ont.	2,048,704 00				2,048,704 00
1 Ed. VII, chap. 7								
9-10 " 5	1 —	4	Algoma Eastern Ty, anciennement le Manitoulin and North Shore Ry. Co., Ont	547 648 00				547,648 00
1 " 7	—	5	Atlantic and Lake Superior Ry., Quebec	a163,418 19				a163,418 19
37 Vic., chap. 14	186,500 annuellement pour 20 ans	6	Atlantic and Northwestern Railway	3,732,000 00				3,732,000 00
6 Ed. VII, chap. 43		7	Atlantic, Quebec and Western Ry. Co., Québec	902,800 00				902,800 00
9-10 " 51	—							
46 Vic., chap. 25								
47 " 8	320,000 00	8	Chemin de fer de la baie des Chaleurs, Québec	620,000 00				620,000 00
52 " 3	300,000 00							
—	—	9	Bay of Quinte Railway, Ontario, now (1918) Canadian Northern Ry.	141,722 45				141,722 45
50-1 Vic., chap. 27	62,4000	10	Chemin de fer de la jonction de Beauharnois, Qué	62,400 00				62,400 00
56 " 4								
48-9 " 54	22,400 00	11	Belleville and North Hastings Railway, Ontario	21,888 00				21,888 00
49 " 19								
50-1 " 24	57,600 00	12	Brantford, Waterloo and Lake Erie Ry., Ontario	57,600 00				57,600 00
57-8 " 4								
48-9 " 59	128,000 00							
53 " 2								
54-5 " 8	64,000 00	13	Brockville, Westport and Sault Ste-Marie Railway, Ont. maintenant (1918) le Canadian Northern Railway	140,800 00				140,800 00
57-8 " 4								
"	—	15	Bruce Mines and Algoma Railway, Ontario	53,920 00				53,920 00
49 Vic., chap. 10	96,000 00							
50-1 " 24	6,400 00	14	Buctouche and Moncton Railway, New Brunswick	101,600 00				101,600 00
48-9 " 59	96,000 00							
49 " 10	38,400 00	16	Canada Atlantic Railway, Ontario	282,355 20				282,355 20
50-1 " 24	180,000 00							
47 " 8	128,000 00							
48-9 " 59	19,200 00							
49 " 10	32,000 00							

ETAT indiquant les subsides payés jusqu'au 31 mars 1919—*Suite.*

Votes des subsides. Autorité.	Votes des subsides. Montant.	Nombre.	Chemins de fer.	Du 1er juillet 1883, au 31 mars 1916.	1916-17.	1917-18.	1918-19.	Total au 31 mars 1919.
	$ cts.			$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Loi des sub. 2, 1918	175,000 00	16½	Canada Central Ry., Alberta				175,000 00	175,000 00
48-9 " 59	24,439 84	17	Canada Eastern Ry, anciennement le chemin de fer					
51 " 3	140,800 00		Northern and Western, dans le N.-B., y compris					
57-8 " 4	35,200 00		aussi le ch. de fer de l'embranchement de Chatham	374,839 84				374,839 84
62-3 " 7	—							
7-8 Ed. VII, c. 63	—	18	Canada and Gulf Terminal Ry. Co	210,053 59				210,053 59
47 Vic., chap. 8	32,000 00							
49 " 10	57,600 00							
52 " 3	22,400 00							
53 " 2	48,000 00	19	Canada Northern Quebec Ry. Co., anciennement le					
56 " 2	47,000 00		chemin de fer du Grand Nord, Québec	1,265,357 14				1,265,357 14
57-8 " 4	70,400 00							
7-8 Ed. VII, c. 63	—							
2 Geo. V, chap. 7	—	20	Canadian Northern Alberta Ry. Co., Alberta	3,094,104 00			25,896 00	3,120,000 00
3-4 " 10								
6-7 Ed. VII, c. 40	—	21	Canadian Northern Ontario Ry. Co	14,028,582 10	358,180 41	80,963 37	17,909 32	14,485,635 20
7-8 " 63								
—	—	22	Canadian Northern Ry. Co., Ontario, Manitoba et					
			territoires du nord-ouest	1,909,132 00				1,909,132 00
2 Geo. V, chap. 9	—	23	Canadian Northern Pacific Ry. Co., Colomb. Britan.	5,648,626 37		338,893 63		5,987,520 00
—	—	24	Canadian Northern Quebec Ry., anciennement le					
			chemin de fer Châteauguay and Northern	391,819 75				391,819 75
60-61 Vic., chap. 5	3,630,000 00	25	Canadian Pacific Ry. Co., Colombie-Britannique					
			(passe du Nid de Corbeau)	3,404,720 00				3,404,720 00
—	—	26	Canadian Pacific Ry. Co. (embranchem. de Dyment).	22,336 00				22,336 00
2 Geo. V, chap. 48	—	27	Canadian Pacific Ry., pont à Edmonton, Alta	126,000 00				126,000 00
3-4 " 46	—	28	Canadian Pacific Ry. de Gimli au pont de la riv. Icelan.	80,032 00				80,032 00
—	—	29	Can. Pac. Ry. Co.(embranchem. de Kootenay à Arrow)	153,866 00				153,866 00
7-8 Ed. VII, c. 63	—	30	Can. Pac. Ry. Co., de Moosejaw dans une dir. n.-ouest.	485,474 27				485,474 27
2 Geo. V, chap. 48	—	31	Can. Pac. Ry. Co., pont à Outlook	115,000 00				115,000 00
—	—	32	Can. Pac. Ry. Co., (embranchem. de Pheasant Hills).	435,200 00				435,200 00
—	—	33	Can. Pac. Ry. Co., (embranchem. de Pipestone)	160,000 00				160,000 00
55-6 Vic., chap. 5	80,000 00	34	Can. Pac. Ry. Co., C.-B. de Revelstoke au lac Arrow.	80,000 00				80,000 00
—	—	35	Can. Pac. Ry. Co. (embranchem. de Selkirk)	83,200 00				83,200 00
4 Ed. VII, chap. 34	—	36	Can. Pac. Ry. Co. (embranchem. de Staynerville)	13,024 00				13,024 00
6 " 43	—	37	Can. Pac. Ry. Co. de Teulon à la rivière Icelandic	112,000 00				112,000 00
—	—	38	Can. Pac. Ry. Co. (embranchem. de Waskada)	64,000 00				64,000 00
7-8 Ed. VII, c. 63	—	39	Can. Pac. Ry.Co., de Winnipeg à Gimli, Man	34,522 43				34,522 43
48-9 Vic., chap. 58	1,500,000 00	40	Prolongement du Pacifique-Canadien	1,500,000 00				1,500,000 00

57-8 " 4	9,000 00	41	Chemin de fer du Cap de la Madeleine, Qué.	7,424 00	.....	.....	.....	7,424 00
—	—	42	Cape Breton Extension Railway, Nouvelle-Ecosse	196,800 00	.....	.....	.....	196,800 00
46 Vic., chap. 25	115,200 00							
47 " 8	76,800 00	43	Chemin de fer Caraquet, Nouveau-Brunswick	224,000 00	.....	.....	.....	224,000 00
50-1 " 24	32,000 00							
47 " 8								
51 " 3								
52 " 3	83,612 00							
53 " 2	142,400 00	44	Central Railway, Nouveau-Brunswick	226,012 54	.....	.....	.....	226,012 54
57-8 " 4	48,000 00							
61 " 1								
62-3 " 1								
2 Ed. VII, chap. 48	—							
46 Vic, chap. 2	1,525,250 00	45	Central Railway of Canada, Québec	30,145 02	.....	.....	.....	30,145 02
7 " 8		46	Central Canada Railway	1,525,250 00	.....	.....	.....	1,525,250 00
6-7 Ed. VII, c. 40	—	47	Central Ontario Railway Co., maintenant (1918) Canadian Northern Ry	205,862 79	.....	.....	.....	205,862 79
—	—	48	Coast Line of Nova Scotia, chemin de fer d'Halifax à Yarmouth, maint. (1918) Can. Northern	160,000 00	.....	.....	.....	160,000 00
6 Ed. VII, chap. 43	—	49	Colchester Coal and Railway Co., Nouvelle-Ecosse	12,800 00	.....	.....	.....	12,800 00
53 Vic., chap. 2	112,000 00	50	Columbia and Kootenay Ry. Co., Colombie-Britann.	88,800 00	.....	.....	.....	88,800 00
50-1 " 24	44,800 00	51	Cornwallis Valley Railway Co., Nouvelle-Ecosse	44,800 00	.....	.....	.....	44,800 00
52 " 3								
50-1 " 24	44,800 00	52	Cumberland Railway and Coal Co., Nouvelle-Ecosse	39,850 00	.....	.....	.....	39,850 00
5-6 " 5	89,600 00	53	Dominion Coal Company, Nouvelle-Ecosse	87,808 00	.....	.....	.....	87,808 00
50-1 " 24	22,400 00	54	Dominion Lime Company, Québec	15,360 00	.....	.....	.....	15,360 00
50-1 " 24	96,000 00							
52 " 3	14,400 00	55	Chemin de fer du comté de Drummond, Québec	423,936 00	.....	.....	.....	423,936 00
53 " 2	76,800 00							
57-8 " 4	96,000 00							
—	—	56	East Richelieu Valley Railway Co., Qué., (Quebec, Montreal, and Southern Ry.)	69,952 00	.....	.....	.....	69,952 00
3-4 Geo.V, chap. 46	—	57	Edmonton, Dunvegan and British Columbia Railway, Alberta	.....	125,202 84	.....	.....	125,202 84
6-7 Ed. VII, c. 40	—	58	Edmonton, Yukon and Pacific Railway Co., Alberta, (maintenant) (1918) Canadian Northern Ry	91,200 00	.....	.....	.....	91,200 00
46 Vic., chap. 25	38,400 00	59	Elgin, Petitcodiac and Havelock Ry., N.-B.	82,652 82	.....	.....	.....	82,652 82
51 " 3	44,252 82							
47 " 8	96,000 00	60	Erie and Huron Railway, Ontario	96,000 00	.....	.....	.....	96,000 00
47 " 6	750,000 00	61	Esquimalt and Nanaimo Railway, Colombie-Britan.	1,520,560 00	.....	.....	.....	1,520,560 00
2 Geo. V, chap. 48	—	62	Fredericton and Grand Lake Railway Co., Nouveau-Brunswick	216,576 00	.....	.....	.....	216,576 00
52 Vic., chap. 3	30,000 00	63	Fredericton and St. Mary's Ry. Bridge Co., Nouveau-Brunswick	30,000 00	.....	.....	.....	30,000 00
60-61 " 4	500,000 00	64	Grand Trunk Ry. Co., pont Jubilé Victoria, Québec	500,000 00	.....	.....	.....	500,000 00
63 " 3								
56 " 2	48,000 00	65	Grand Trunk, Georgian Bay and Lake Erie Ry., Ontario	39,744 00	.....	.....	.....	39,744 00
7-8 Ed. VII, c. 63	—	66	Grand Trunk Pacific Ry. Co.	1,220,480 00	.....	.....	.....	1,220,480 00

ÉTAT indiquant les subsides payés jusqu'au 31 mars 1919—*Suite.*

Votes des subsides. Autorité.	Votes des subsides. Montant.	Nombre.	Chemins de fer.	Du 1er juillet 1883, au 31 mars 1916.	1916-17.	1917-18.	1918-19.	Total au 31 mars 1919.
	$ c.			$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
49 Vic., chap. 10	32,000 00							
50-1 " 24	96,000 00	67	Great Eastern Railway, Québec	40,345 00				40,345 00
56 " 2	64,000 00							
53 " 2	37,500 00							
50-1 " 24	51,200 00	68	Guelph Junction Railway, Ontario	46,000 00				46,000 00
57-8 " 4	—	69	Gulf Shore Railway Company, Nouveau-Brunswick	53,699 20				53,699 20
9-10 Ed. VII, c. 51	—	69½	Ha-Ha-Bay Railway Co., Québec	231,226 20	235 80			231,462 00
—	—	70	Halifax and Southwestern Railway Co., Nouvelle-Ecosse, maintenant (1918) Canadian Northern Ry.	1,238,450 93				1,238,450 93
50-1 Vic., chap. 24	9,600 00	71	Harvey Branch Railway Co., Nouveau-Brunswick	5,553 57				5,553,57
49 " 10	108,800 00	72	Chemin de fer d'Hereford, Québec	155,200 00				155,200 00
52 " 3	48,000 00							
46 " 25	156,800 00	73	Chemin de fer International Québec	156,800 00				156,800 00
53 " 3								
7-8 Ed. VII, c. 63	—	74	Chemin de fer International du Nouveau-Brunswick, anciennement Restigouche and Western Ry. Co.	726,080 00				726,080 00
—	—	75	Inverness Railway and Coal Co.	368,545 97				368,545 97
47 Vic., chap. 8	160,000 00	76	Irondale, Brancroft and Ottawa Railway, Ont, maintenant (1918) Canadian Northern Ry.	144,000 00				144,000 00
52 " 3								
49 " 10	38,400 00	77	Joggins Railway, Nouvelle-Ecosse	37,500 00				37,500 00
50-1 " 24	4,000 00							
6 Ed. VII, chap. 43	—	78	Kettle Valley Railway Co., Colombie-Britannique	1,883,288 29	290,902 43			2,174,190 72
46 Vic., " 24	89,600 00							
49 " 10	70,000 00							
50-1 " 24	12,800 00	79	Kingston, Napance and Western Ry., anciennement le Napanee, Tamworth and Quebec Ry., Ontario, maintenant (1918) le Canadian Northern Ry.	208,732 80				208,732 80
52 " 3	32,000 00							
55-6 " 5	64,000 00							
47 Vic., chap. 8	48,000 00	80	Kingston and Pembroke Ry., Ontario	48,000 00				48,000 00
6 Ed. VII, chap. 43	—	81	Klondike Mines Railway	197,184 00				197,184 00
2 " 48	—	82	Kootenay Central Ry. Co., Colombie-Britannique	1,065,856 00				1,065,856 00
50-1 Vic., chap. 23	118,400 00							
55-6 " 4	224,000 00	83	Lake Erie and Detroit River Railway, Ontario	475,851 00				475,851 00
62-3 " 5	—							
2 Geo. V, chap. 48	—	84	Lake Erie and Northern Ry. Co., Ontario	135,129 60	185,062 40			320,192 00
50-1 Vic., chap. 24	65,200 00	85	Ch. de fer de colonisation du lac Témiscamingue, Qué.	310,335 95				310,335 95
57-8 " 4	274,940 00							
49 " 10	11,200 00	86	Chemin de fer de l'Assomption, Québec	11,200 00				11,200 00

50-1 " 24	217,600 00	87	Ch. de fer, des Laurentides, maint. (1918) le can. N. Ry.	217,600 00				217,600 00
48-9 " 50	44,800 00	88	Leamington and St-Clair Ry., Ontario	51,200 00				51,200 00
50-1 " 24	6,400 00							
6-7 Ed. VII, c. 40	—	89	Liverpool and Milton Ry., maintenant (1918) le Canadian Northern Ry	32,000 00				32,000 00
45 Vic., chap. 14	—	90	Lindsay, Bobcaygeon, Pontypool Ry. Co., Ontario	185,173 06				185,173 06
—								
55-6 Vic., chap. 5	48,000 00	91	Chemin de fer de Lotbinière et Mégantic, Québec	96,000 00				96,000 00
57-8 " 4	48,000 00							
—	—	92	Maganetawan Railway Co., Ont	3,552 00				3,552 00
7-8 Ed. VII, c. 63	—	93	Maritime Coal and Railway Co	3,200 00				3,200 00
—	—	94	Massawippi Valley Railway Co., Québec	5,376 00				5,376 00
—	—	95	Midland Railway Co., Nouvelle-Ecosse	399,060 40				399,060 40
—	—	96	Middleton and Victoria Beach Railway Co., Nouvelle-Ecosse, maintenant (1918) le Canadian Northern Ry	125,760 00				125,760 00
3 Ed. VII, chap. 57	—	97	Minudie Coal Co., Nouvelle-Ecosse	18,544 00				18,544 00
56 Vic., chap. 2	67,200 00	98	Chemin de fer de Colonisation de Montford, maintenant (1918) le Canadian Northern Ry	167,440 00				167,440 00
57-8 " 4	38,400 00							
60-1 " 4	66,000 00							
48-9 " 59	30,000 00	99	Ch. de fer de Montréal et de la Jonction Champlain, Qué.	103,600 00				103,600 00
50-1 " 24	64,000 00							
51 " 3	9,600 00							
49 " 10	32,000 00	100	Ch. de fer de Montréal et du lac Maskinongé, Québec	41,280 00				41,280 00
53 " 2	10,200 00							
50-1 " 24								
53 " 2	192,000 00	101	Chemin de fer de Montréal et Ottawa, Ont.	192,000 00				192,000 00
54-5 " 8								
57-8 " 4								
1 Ed. VII, chap. 7	—	102	Montreal and Province Line Railway, Québec	58,560 00				58,560 00
48-9 " 59	72,000 00	103	Chemin de fer de Montréal et Sorel, Québec (Québec, Montreal and Southern Ry.)	93,757 57				93,757 57
53 " 2	40,000 00							
53 Vic., chap. 2	361,270 00	104	Chemin de fer de Montréal et Western, Québec	361,270 00				361,270 00
57-8 " 4	121,600 00	105	Nakusp and Slocan Railway, Colombie-Britannique	117,760 00				117,760 00
6 Ed. VII, chap. 43	—	106	Napierville Junction Railway Co., Québec	173,440 00				173,440 00
—	—	107	New Brunswick Coal and Railway Co., Nouveau-Brunswick	48,000 00				48,000 00
48-9 Vic., chap. 59	118,400 00	108	Ch. de fer du Nouv.-Brunswick et de l'Ile-du-Pr.-Ed	113,440 00				113,440 00
55-6 " 5	40,000 00	109	New Glasgow, Iron, Coal and Ry. Co., Nouv.-Ecosse.	39,840 00				39,840 00
Ed. VII, chap. 57	—	110	Nicola, Kamloops and Similkameen Coal Railway Co.	300,800 00				300,800 00
7-8 " 63	—	111	North Shore Railway Co., anciennement le Beersville Coal and Railway Co	27,616 00				27,616 00
—	—	112	Chemin de fer de Colonisation du Nord, Québec	355,200 00				355,200 00
2 Geo. V, chap. 47	—	113	Northern New Brunswick and Seaboard Railway Co., Nouveau-Brunswick	108,160 00				108,160 00
3-4 " 46								
46 " 26	660,000 00	114	Northern ans Pacific Junction Railway, Ontario	1,320,000 00				1,320,000 00
53 " 2	660,000 00							
55-6 " 5	240,000 00	115	Nova Scotia Central Railway, Co., Nouvelle-Ecosse, maintenant (1918) le Canadian Northern Ry	235,200 00				235,200 00
61 " 1								
56 " 2	32,000 00	116	Ontario, Belmont and Northern Ry. Co., Ontario (Marmora Ry. & Mining Co.), maintenant (1918), le Canadian Northern Ry	30,720 00				30,720 00

ETAT indiquant les subsides payés jusqu'au 31 mars 1919—*Fin.*

Votes des subsides. Autorité.	Montant.	Nombre.	Chemins de fer.	Du 1er juillet 1883, au 31 mars 1916.	1916-17.	1917-18.	1918-19.	Total au 31 mars. 1919.
	$ c.			$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
53 " 2	99,200 00	117	Oxford Mountain Railway Company, Québec	202,926 50	...	...	...	202,926 50
3 Ed. VII, chap. 2	—							
56 " 2	22,400 00	118	Oshawa Railway and Navigation Co., Ontario	22,400 00	...	...	...	22,400 00
55-6 " 5	—	119	Ottawa, Arnprior and Parry-Sound, Ry., Ontario	779,712 00	...	...	...	779,712 00
—	—	120	Ottawa and New York Railway Company, Ont	262,384 00	...	...	...	262,384 00
52 Vic., chap. 3	320 000 00	121	Ottawa, Northern and Western Railway, Québec, anciennement le Ottawa and Gatineau Valley Railway	414,931 20	...	...	...	414,931 20
57-8 " 6	64,000 00							
60-1 " 4	—							
52 " 3	128,000 00	122	Parry Sound and Colonization, Railway, Ont	152,800 00	...	...	...	152,800 00
57-8 " 4	64,000 00							
—	—	123	Pembroke Southern Railway, Ontario	64,000 00	...	...	...	64,000 00
55-6 Vic., chap. 5	—	124	Philipsburg Junction Ry. Quarry Co., Québec	23,712 00	...	...	...	23,712 00
47 " 8	272,000 00	125	Pontiac Pacific Junction Railway, Québec	193,578 00	...	...	...	193,578 00
51 " 3	41,000 00							
53 " 2	24,000 00							
60-1 " 4	212,500 00	126	Pontiac Pacific and Ottawa & Gatineau Ry. Co., (Pont interprovincial au-dessus de la rivière Ottawa)	212,500 00	...	...	...	212,500 00
63-4 " 2								
52 " 3	19,200 00	127	Pontiac and Renfrew Railway, Ont	13,600 00	...	...	...	13,600 00
51 " 3	287,200 00	128	Port Arthur, Duluth and Western Railway, Ontario.. maintenant (1918) le Canadien Northern Ry	271,200 00	...	...	...	271,200 00
53 " 2								
62-3 " 7	1,000,000 00	129	Compagnie du pont de Québec, Québec	374,353 33	...	...	...	374,353 33
63-4 " 8								
47 " 8	60,342 00	130	Quebec Central Ry., Québec	585,038 90	...	...	...	585,038 90
51 " 3								
53 " 2	288,000 00							
7-8 Ed. VII, c. 63	—							
45 Vic., chap. 14	384,000 00	131	Chemin de fer de Québec et du lac St-Jean, maintenant (1918) le Canadian Northern Ry	1,261,463 50	...	...	...	1,261,463 50
46 " 25	80,000 00							
48-49 " 59	96,000 00							
49 " 10	186,295 00							
50-1 " 24	28,800 00							
51 " 3	96,000 00							
52 " 3	64,000 00							
53 " 2	40,000 00							
54-5 " 8	5,250 00							
57-8 " 4	44,800 00							
52 Vic., chap. 3	96,000 00	132	Chemin de fer de Québec, Montmorency et Charlevoix, Québec	96,000 00	...	...	...	96,000 00
56 " 3								
—	—	132½	Québec, Montreal, and Southern Railway Co.,—*Voir* South Shore Ry., Québec.					
7-8 Ed. VII, c. 51	—	133	Chemin de fer de Québec et du Saguenay, Québec	248,801 28	...	...	...	248,801 28
—	—	134	Schomberg and Aurora Railway Co., Ontario	46,144 00	...	...	...	46,144 00

52 Vic., chap. 3	163,200 00	135	Shuswap and Okanagan Ry., Colombie-Britannique	163,200 00				163,200 00
2 Geo. V, chap. 48	—	136	Southampton Railway Co., Nouveau-Brunswick	81,280 00				81,280 00
50-1 Vic., chap. 24	54,400 00	137	South Norfolk Railway, Ontario	54,400 00				54,400 00
7-8 Ed. VII, c. 63	—	138	South Shore Railway (Quebec, Montreal and Southern)					
50-1 Vic., chap. 24	138,400 00		Québec	514,811 06			14,630 94	529,442 00
55-6 " 5	108,000 00	139	St.Catharines and Niagara Central Railway, Ontario	38,400 00				38,400 00
57-8 " 4	108,800 00							
52 " 3	375,000 00	140	St. Clair Frontier Tunnel Co., Ontario	375,000 00				375,000 00
2 Geo. V, chap. 48	—	141	St-John and Quebec Railway Co., Nouv.-Brunswick	598,319 70		285,916 81		884,236 51
53 Vic., chap. 2	57,600 00							
55-6 " 5	25,024 00	142	St-Lawrence and Adirondack Ry., Québec	149,481 60				149,481 60
60-61 " 4								
47 " 8	22,400 00	143	St-Louis and Richibucto Railway, Nouv.-Brunswick	22,400 00				22,400 00
—	—	144	St-Mary River Ry. Co., territoires du Nord-Ouest	148,094 00				148,094 00
7-8 Ed. VII, c. 63	—	145	St-Mary's and Western Ontario Railway Co., Ontario	67,709 00				67,709 00
7-8 " 63	—	146	St-Maurice Valley Railway Co., de Trois-Rivières à					
			Grand'Mère, Québec	173,120 00				173,120 00
56 Vic., chap. 2	—	146½	St-Stephen and Milltown Railway, Nouv.-Brunswick	14,848 00				14,848 00
3-4 Geo. V, chap. 53	—	147	Timiskaming and Northern Ontario Railway Co.,					
			Ontario	2,134,080 00				2,134,080 00
45 Vic., chap. 14	240,000 00							
48-9 " 58	258,000 00	148	Temiscouata Railway, Nouv.-Brunswick et Québec	645,950 00				645,950 00
51 " 3	100,000 00							
53 " 2	51,200 00							
7-8 Ed. VII, c. 63	—	149	Thessalon and Northern Railway Co., Ontario	6,112 00				6,112 00
52 Vic., chap. 3	54,400 00	150	Thousand Islands Railway, Ontario	29,840 00				29,840 00
63-4 " 8								
55-6 " 5	—							
57-8 " 4	—	151	Tilsonburg, Lake Erie and Pacific Railway, Ont	150,071 48				150,071 48
60-61 " 4	—							
62-63 " 7	—							
54-5 " 8	89,600 00							
53 " 2	35,200 00	152	Tobique Valley Railway, Nouveau-Brunswick	134,016 00				134,016 00
55-6 " 5	9,600 00							
59 " 10	16,000 00	153	Toronto, Grey and Bruce Railway, Ontario	14,656 00				14,656 00
56 " 2	102,400 00	154	United Counties Railway Co., Quebec (Quebec Mon-					
57-8 " 4	102,400 00		treal and Southern)	188,816 00				188,816 00
7-8 Ed. VII, c. 34	—	155	Vancouver and Lulu Island Railway Co., Colombie-					
			Britannique	61,760 00				61,760 00
53 Vic., chap. 2	35,200 00	156	Waterloo Junction Railway, Ontario	32,800 00				32,800 00
49 " 10	256,000 00	157	West Ontario Pacific Railway and Ontario and Quebec					
53 " 2			Raileway	256,000 00				256,000 00
62-3 " 7	—	158	York and Carleton Railway, Nouveau-Brunswick	32,896 00				32,896 00
			Total	†74,157,831 59	959,583 88	720,404 75	218,805 32	†76,056,625 54

*Ce montant ne compend pas la subvention de $25,000,000 [au chemin] de fer Pacifique-Canadien, ni la somme de $660,683.08 dépensée sur le chemin de fer «Annapolis & Digby», sommes qui sont comprises dans le compte de capital, ni le versement annuel de $219,700 au gouvernement provincial de Québec, intérêt payé au taux de 5 pour 100 jusqu'en 1905 sur la somme de $2,394,000 accordée en vertu de 47 Victoria, chap. 8 (1884), non plus que le versement annuel de $107.730, intérêt payé au taux de 4½ pour 100, depuis 1905 inclusivement, sur ladite somme de $2,394,000, pour la ligne qui relie Ottawa à Québec, somme qui a été transférée à la dette publique comme passif et dont le ministère des finances a mission de s'occuper. *Voir* les comptes publics, 1898-1919 et page 79, 1898.

APPENDICE II

CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Compte du capital.

Le coût du chemin de fer et du matériel au 31 mars 1918 s'élevait à	$ 126,117,165 39
Les déboursés supplémentaires au cours de l'exercice ont été de	10,537,031 24
Ce qui fait un total pour le coût au 31 mars 1919 de	$ 136,654,196 63

Les recettes brutes et les dépenses d'exploitation pour l'exercice se comparent comme suit:—

Recettes brutes—au compte du transport par terre de l'Intercolonial		$ 25,896,376 95
Au compte du service maritime		538,966 83
		$ 26,435,343 78
Dépenses d'exploitation, au compte du transport par terre de l'Intercolonial	$ 27,691,803 18	
Au compte de l'eau	546,503 71	
	$ 28,238,306 89	
Chemin de fer du N.-B. et de l'Ile du P.-E. (Intérêt sur le prix d'achat)	2,604 22	
Chemin de fer de Vale (loyer)	1,200 00	
		28,242,111 11
Les dépenses d'exploitation excèdent les recettes brutes (déficit)		$ 1,806,767 33

RECETTES.

Les recettes brutes, y compris le service maritime, s'établissent comme suit, par comparaison avec celles de l'exercice précédent:—

1917-18 (ligne d'eau, $246,994.17)	$ 18,758,186 41
1918-19 " $546,503.71)	26,435,343 78
Augmentation	$ 7,677,157 37

Les recettes provenant du transport des voyageurs par terre se comparent comme suit:—

1917-18	$ 5,581,215 06
1918-19	6,956,516 45
Augmentation	$ 1,375,301 39

Les recettes provenant du transport des marchandises y compris le service maritime, se comparent comme suit:—

1917-18 (ligne d'eau), $246,994.17	$ 12,650,720 19
1918-19	18,137,174 72
Augmentation	$ 5,486,454 53

Recettes diverses, y compris les malles et les messageries, se comparent comme suit:—

1917-18	$ 526,251 16
1918-19	1,341,652 61
Augmentation	$ 815,401 45

Les recettes par mille de voie ferrée se comparent somme suit:—

1917-18	$	11,840 04
1918-19		16,559 80
Augmentation	$	4,719 76

Les recettes par train-mille se comparent de la façon suivante:—

1917-18	$	2 18
1918-19		3 07

Le nombre de voyageurs transportés se compare comme suit:—

1917-18	4,578,783 00
1918-19	4,606,538 00
Augmentation	27,755 00

Le poids des marchandises payantes se compare de la façon suivante:—

1917-18	7,837,310 00
1918-19	9,097,677 00
Augmentation	1,260,367 00

Un certain nombre de tableaux qui donnent des informations détaillées sont annexés à ce rapport.

FRAIS D'EXPLOITATION.

1917-18 (Ligne d'eau, $246,994.17)	$	21,090,298 09
1918-19 (" $546,503.71)		28,242,111 11
Augmentation	$	7,151,813 02

Les moyennes ne comprenant pas le service maritime se comparent avec celles du dernier exercice comme suit:—

Par mille parcouru par locomotive en 1917-18	$	1 85
" " " 1918-19		2 38
" " train 1917-18		2 47
" " " 1918-19		3 28

Les frais d'exploitation par mille de chemin de fer ont été de:—

1917-18	$	13,376 04
1918-19		17,710 34
Augmentation	$	4,334 30

La longueur totale du chemin de fer au cours de l'exercice 1918-19 était de 1,563.87 milles (y compris le chemin de fer de Vale 5.95 milles).

Au cours de l'exercice finissant le 31 mars 1919, on a posé 716,318 traverses ordinaires sur la voie; on a balasté 205.87 milles de voie, et on a achevé un total de 61.01 milles de fossés afin de mieux drainer l'assise de la voie; on a construit 10.25 milles de voies d'évitement pour rencontres, 14.27 milles de voies industrielles supplémentaires et 7.90 milles de voies d'évitement pour les particuliers. On a réparé les ponts, les ponceaux, les quais, les clôtures et les bâtiments, et on a construit des clôtures réglementaires en fil tordu sur une distance de 49.45 milles.

MATÉRIEL.

La valeur du matériel général des chemins de fer de l'Etat reporté du dernier exercice était de	$	6,205,809 45
La valeur du matériel acheté et les frais provenant des autres ministères étaient de		29,602,055 37
Total de	$	35,807,864 82
La valeur du matériel employé et vendu		24,310,215 69
Balance du matériel général, en main le 31 mars 1919	$	11,497,649 13

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU-PRINCE-EDOUARD.

La longueur du chemin de fer en exploitation à la fin de l'exercice 1918-19 était de 276.29 milles. La largeur entre les rails est de 3 pieds 6 pouces sur une longueur de 21.1 milles, on a posé des voies multiples pour obtenir des largeurs de voie normales. Mais cette partie n'a pas été ouverte à la circulation.

Le coût du chemin et du matériel au 31 mars 1918 s'élevait à	$ 11,829,557 44
Les déboursés durant l'exercice 1918-19 ont été de	732,752 53
Ce qui fait pour le coût total au 31 mars 1919	$ 12,562,309 97
Les recettes brutes	$ 741,514 58
Les dépenses d'exploitation (y compris ligne d'eau, $4,751.26)	1,596,049 91
Déficit	$ 854,535 33

Les recettes brutes se comparent avec celles de l'exercice précédent comme suit:—

1917-18	$ 656,227 22
Augmentation	$ 85,287 36

Les dépenses d'exploitation se comparent avec celles de l'exercice précédent comme suit:—

1917-18	$ 1,123,291 12
1918-19	1,596,049 91
Augmentation	$ 472,758 79

On a renouvelé les rails, les traverses de bifurcations et le ballastage de plusieurs milles de voie et exécuté les travaux nécessaires au maintien de l'efficacité du chemin de fer.

CHEMIN DE FER DU NOUVEAU-BRUNSWICK ET DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

Le coût de la voie ferrée et du matériel au 31 mars 1918 s'élevait à	$ 391,454 27
Les dépenses durant l'année 1918-19 ont été de	126,201 30
Ce qui fait pour le coût total le 31 mars 1919	$ 517,655 57

On a payé une somme de $2,604.22 comme intérêt sur le prix d'achat.
La longueur exploitée en 1918-19 a été de 36.05 milles.

CHEMIN DE FER INTERNATIONAL DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

Les déboursés pour la voie ferrée et le matériel au 31 mars 1918 étaient de	$ 13,031 96
Les dépenses durant l'execice 1918-19 étaient de	77,849 84
Ce qui fait pour le coût total au 31 mars 1919	$ 90,881 80

Les recettes brutes et les dépenses d'exploitation, le 31 mars 1919 se comparent comme de la façon suivante:—

Recettes brutes	$ 202,354 27
Frais d'exploitation (y compris $90,000 pour intérêt)	549,310 26
Déficit	$ 346,955 99

La longueur exploitée est de 110.34 milles.

CHEMIN DE FER TRANSCONTINENTAL NATIONAL.

Cette ligne de chemin de fer va de Moncton à Winnipeg et elle a une longueur de 2,006.75 milles, ce qui comprend l'embranchement du Grand-Tronc-Pacifique, de Fort-William à Lake-Superior-Junction 191.90 milles.

Le coût du chemin de fer Transcontinental National au 31 mars 1918 s'élevait à..	$ 164,488,236 85
Déboursés durant 1918–19	$ 640,504 90
Ce qui fait pour le coût total, au 31 mars 1919, de	$ 165,128,741 75

Les recettes brutes se comparent avec celles de l'exercice précédent comme suit:—

1917–18	$ 7,621,204 51
1918–19	$ 10,412,407 56
Augmentation	$ 2,791,203 05

Les dépenses d'exploitation se comparent avec celles de l'exercice précédent de la façon suivante:—

1917–18	$ 10,660,389 89
1918–19	13,028,381 49
Augmentation	$ 2,367,991 60

Les recettes brutes et les frais d'exploitation, au 31 mars 1919 se comparent comme suit:—

Recettes brutes	$ 10,412,407 56
Frais d'exploitation (y compris $600,000 pour la location de l'embranchement du lac Supérieur)	13,028,381 49
Déficit	$ 2,615,973 93

CHEMIN DE FER MONCTON ET BUCTOUCHE.

Ce chemin de fer qui va de Moncton à Bouctouche a été acquis par le gouvernement le 1er juin 1918. Il a une voie normale et sa longueur exploitée est de 29.93 milles.

La dépense sur le compte de capital au 31 mars 1919 pour améliorations et pour mettre le chemin au niveau des chemins de fer de l'Etat canadien a été de...	$ 37,829 81
Recettes brutes	$ 32,610 20
Frais d'exploitation	68,432 48
Déficit	$ 35,822 28

CHEMIN DE FER SALISBURY ET ALBERT.

Ce chemin de fer qui va de Salisbury à Albert a été acquis par l'Etat le 1er juillet 1918. Il a une voie normale et sa longueur exploitée est de 44.77 milles.

La dépense, au 31 mars 1919, sur le compte du capital, pour améliorations et pour mettre le chemin au niveau des chemins de fer de l'Etat canadien a été de...	$ 42,304 58
Recettes brutes	$ 44,472 00
Frais d'exploitation	95,967 51
Déficit	$ 51,495 51

CHEMIN DE FER ELGIN & HAVELOCK.

Ce chemin de fer, qui va de Petitcodiac à Havelock et de Petitcodiac à Elgin, a été acquis par l'Etat le 1er juin 1918. Il a une voie nornale et sa longueur exploitée est de 26.11 milles.

La dépense, sur le compte du capital, au 31 mars 1919, pour améliorations et pour mettre le chemin au niveau des chemins de fer de l'Etat canadien a été de	$	47,209 98
Recettes brutes	$	13,447 08
Frais d'exploitation		48,343 40
Déficit	$	34,896 32

CHEMIN DE FER ST-MARTINS.

Ce chemin de fer, qui va de Hampton à St-Martins, a été acquis par l'Etat le 1er juin 1918. Il a une voie normale et sa longueur exploitée est de 28,73 milles.

Dépense sur le compte du capital, au 31 mars 1919, pour améliorations et pour mettre le chemin au niveau des chemins de fer de l'Etat canadien	$	34,566 47
Recettes brutes	$	16,694 06
Frais d'exploitation		45,930 81
Déficit	$	29,236 75

CHEMIN DE FER «YORK & CARLETON».

Ce chemin de fer, qui va de Cross-Creek à Stanley, a été acquis par l'Etat le 1er juin 1918. Il a une voie normale et sa longueur exploitée est de 6.25 milles.

Dépense sur le compte du capital, au 31 mars 1919, pour améliorations et pour mettre le chemin au niveau des chemins de fer de l'Etat canadien	$	7,250 60
Recette brute	$	6,954 35
Frais d'exploitation		22,409 05
Déficit	$	15,454 70

CHEMIN DE FER «ST-JOHN & QUEBEC».

Les recettes brutes et les frais d'exploitation, au 31 mars 1919, se comparent comme suit:

Recettes brutes	$	107,927 81
Frais d'exploitation		192,690 05
Déficit	$	84,762 24
Outre cela, la somme versée au St-John and Quebec Railway, représentant 40 pour 100 des recettes brutes, imputée sur le compte du revenu (loyer), a été de	$	46,174 85
	$	130,937 09
Il reste à payer, au 31 mars 1919, le 40 pour 100 des recettes pour la période du 1er octobre 1918 au 31 mars 1919, soit		31,505 18
Déficit total pour l'exercice	$	162,442 27

CHEMINS DE FER DE L'ETAT.

ACHAT DE MATÉRIEL ROULANT.

RELEVÉ indiquant les divers articles de matériel roulant imputés sur le crédit de $50,000,000, exercice terminé le 31 mars 1919.

Wagons à marchandises—		
Locomotives		$ 5,974,594 85
Wagons fermés de 40 tonnes	$ 3,149,922 50	
Tombereaux à charbon de 50 tonnes	1,272,504 38	
Plates-formes de 40 tonnes	593,137 50	
Wagons frigorifiques	410,200 00	
Wagons-citernes	135,782 50	
		$ 5,561,546 88
Voitures à voyageurs—		
Neuves	$ 1,082,733 95	
Usagées	108,981 66	
		$ 1,191,715 61
Outillage de travail		1,260,505 14
Divers—		
Bras de tirage, appareil de sécurité, etc., complétant l'outillage disponible		$ 145,000 00
Total		$ 14,133,362 48
Moins 500 wagons fermés vendus au chemin de fer Canadian Northern	$ 1,364,981 25	
Moins la somme à déduire pour taxes de marchandises sur le G.T.R	899 40	
		$ 1,365,880 65
Total net		$ 12,767,481 83

MOUVEMENT DE LA MILICE.

Du 31 mars 1918 à la signature de l'armistice, en novembre de la même année, on a expédié 52,575 hommes de troupe outre-mer, en partance de Halifax, ce qui a exigé la circulation de 156 trains supplémentaires.

Pendant la même période, le nombre des troupiers que sont revenus d'outre mer a été de 110,919. Sur ce nombre, 39,965 ont été transportés sur les trains réguliers et 208 trains supplémentaires ont transporté le reste.

D'août 1914 au 31 mars 1919, le nombre des hommes de troupe, en destination d'outre-mer, transportés par les chemins de fer de l'Etat, division de l'Intercolonial, a été 691,262. Sur ce nombre, 267,693 ont été transportés su des trains réguliers et 1,081 trains supplémentaires ont transporté le reste.

ACCIDENTS FATALS.

Le nombre des accidents fatals, sur les chemins de fer de l'Etat, s'est élevé à 42. Sur ce nombre, 18 étaient des employés, trois des voyageurs et vingt et un n'étaient ni l'un ni l'autre. Les chemins de fer ont été exonorés dans tous les cas, sauf un.

CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT.

MOYENNES pour l'exercice terminé le 31 mars 1918.

	Chemin de fer Intercolonial.	Chemin de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard.	Chemin de fer International.	Chemin de fer Transcontinental National.	Chemin de fer de Moncton et Bouctouche.	Chemin de fer Elgin et Havelock.	Chemin de fer Hampton et St-Martins.	Chemin de fer York et Carleton.	Chemin de fer Salisbury et Albert.	Chemin de fer du gouvernement canadien.	Chemin de fer de St-Jean et Québec.
Longueur exploitée	1,563·81	276·29	110·34	2,006·75	29·93	26·11	28·73	6·25	44·77	4,092·98	120·35
Milles de locomotives	11,655,013	532,545	190,099	4,255,142	21,246	14,057	20,104	12,683	35,103	16,735,992	95,005
Milles de trains	8,447,481	372,108	167,735	3,472,573	16,614	11,148	15,395	6,360	28,735	12,538,149	79,496
Milles de wagons	139,357,270	2,403,607	1,358,286	87,567,978	84,056	33,347	41,982	14,047	167,392	231,027,965	578,590
Recettes—	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Transport par voie ferrée	25,651,929 73	720,776 34	202,354 27	10,412,407 56	32,610 20	13,447 08	16,694 06	6,954 35	44,472 00	37,101,645 59	107,927 81
" eau	538,966 83	....	....	....	....	....	....	....	....	538,966 83	
Recettes accessoires	244,447 22	20,738 24	....	....	....	....	....	....	....	265,185 46	
Total	26,435,343 78	741,514 58	202,354 27	10,412,407 56	32,610 20	13,447 08	16,694 06	6,954 35	44,472 00	37,905,797 88	107,927 81
Frais d'exploitation—											
Par voie ferré	27,695,607 40	1,591,298 65	549,310 26	13,028,381 49	68,432 48	48,343 40	45,930 81	22,409 05	95,967 51	43,145,681 05	192,690 05
Par navires	546,503 71	4,751 26	....	....	....	....	....	....	....	551,254 97	
Total	28,242,111 11	1,596,049 91	549,310 26	13,028,381 49	68,432 48	48,343 40	45,930 81	22,409 05	95,967 51	43,696,936 02	192,690 05
Rapport des recettes aux recettes brutes—	p.c.	p.c.	p.c.	p.c.	p.c.	p.c.	p.c.	p.c.	p.c.	p.c.	p.c.
Recettes prov. du transp.—par voie ferrée	97·04	97·20	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	100·00	97·88	100·00
" " par eau	2·04	....	....	....	....	....	....	....	....	1·42	
" Frais accessoires	0·92	2·80	....	....	....	....	....	....	....	0·70	
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Recettes par mille exploitée	16,559 80	2,683 83	1,833 92	5,188 69	1,089 55	515 02	581 07	1,112 70	993 34	9,129 49	896 78
" de locomotive	2 22	1 39	1 06	2 45	1 53	0 96	0 83	0 55	1 27	2 23	1 13
" de train	3 07	1 99	1 21	3 00	1 96	1 21	1 08	1 09	1 55	2 98	1 36
" de wagon	18 58	30 85	14 90	11 89	38 80	40 32	39 76	49 51	26 53	16 17	18 65
	p.c.	p.c.	p.c.	p.c.	p.c.	p.c.	p.c.	p.c.	p.c.	p.c.	p.c.
Rapport des dépenses aux recettes brutes	106·95	214·60	271·46	125·12	209·85	359·51	275·13	322·23	215·79	115·47	178·54
	c.	c.	c.	c.	c.	c.	c.	c.	c.	c.	c.
Dépenses par mille de train	327 86	486 48	327 49	375 18	411 90	433 65	298 35	352 34	333 97	344 11	242 39
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Dépenses par mille exploité	17,710 34	5,759 52	4,978 34	6,492 28	2,286 42	1,851 53	1,598 71	3,585 45	2,143 57	10,541 39	1,601 08
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Réparations des locomotives	1,964,514 39	75,352 33	31,902 41	1,001,400 85	2,157 25	579 40	468 96	612 49	1,935 69	3,078,923 77	7,588 28
" wagons à marchandises	1,470,972 28	19,496 87	15,611 33	976,464 71	670 41	265 45	329 87	254 70	1,745 48	2,485,811 10	709 99
" wagons à voyageurs	793,545 41	28,435 23	8,470 71	303,381 37	1,121 09	370 86	519 59	185 29	1,373 39	1,137,402 94	177 27
Frais de réparation, par locomotive	4,600 74	2,790 83	3,544 71	4,908 83	1,078 62	579 40	468 96	612 49	967 84	4,568 14	1,264 71
" wagons à march.	99 77	30 18	33 94	95 30	37 24	26 54	27 49	36 39	26 45	94 85	4 28
" wagons à voyageurs	1,354 17	661 28	1,694 14	3,033 81	373 70	185 43	259 79	92 64	457 80	1,524 67	29 54

RÉSULTATS détaillés de l'exploitation des chemins de fer de l'Etat et les chemins de fer de St-Jean et Québec pour l'exercice terminé le 31 mars 1919.

	Chemin de fer Intercolonial.	Chemin de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard.	Chemin de fer International du Nouv.-Brunswick.	Chemin de fer Transcontinental National.	Ch. de fer de Moncton et Bouctouche.	Ch. de fer de Salisbury et Albert.	Ch. de fer d'Elgin et Havelock.	Ch. de fer de St. Martins.	Ch. de fer de York et Carleton.	Ch. de fer de l'Etat canadien.	Ch. de fer de St-Jean et Québec.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Transport des voyageurs	6,956,516 45	213,744 91	40,715 74	1,611,718 90	13,453 01	6,452 11	2,834 65	3,720 72	1,753 07	8,850,909 57	32,270 14
Transport des marchandises	17,598,207 89	462,455 26	180,009 88	8,923,902 87	18,917 55	38,331 79	11,064 72	12,860 85	5,802 60	27,251,553 41	101,987 94
Malle et messageries, etc	1,341,652 61	65,314 41	4,041 05	6,326 01	1,220 64	2,439 10	310 91	854 68	74 88	1,422,234 29	1,534 81
Total	25,896,376 95	741,514 58	224,766 67	10,541,947 78	33,591 20	47,223 00	14,210 28	17,436 26	7,630 55	37,524,697 27	135,792 89
Service océanique	538,966 83	....	....	....	....	....	....	....	....	538,966 83	
Total	26,435,343 78	741,514 58	224,766 67	10,541,947 78	33,591 20	47,223 00	14,210 28	17,436 26	7,630 55	38,063,664 10	135,792 89
Moins la location du matériel	....	....	22,412 40	129,540 22	981 00	2,751 00	763 20	742 20	676 20	157,866 22	31,257 40
Revenu net	26,435,343 78	741,514 58	202,354 27	10,412,407 56	32,610 20	44,472 00	13,447 08	16,694 06	6,954 35	37,905,797 88	104,535 49
Tableau des voyageurs.											
Transport local—											
Nombre de voyageurs	4,232,264	312,454	31,526	901,925	23,530	9,154	8,913	7,001	7,095	5,533,862	49,004
Nombre de milles	165,354,552	7,677,233	1,188,860	26,370,868	528,564	211,099	95,376	126,380	40,717	201,593,650	1,109,603
Parcours entier—											
Nombre de voyageurs	374,274	34,196	1,872	99,448	26	230	24	5	2	510,077	122
Nombre de milles	124,406,148	1,882,127	88,628	48,300,881	824	7,098	305	150	12	174,686,173	8,103
Nombre total de voyageurs	4,606,538	346,650	33,398	1,001,373	23,556	9,384	8,937	7,006	7,097	6,043,939	49,126
Nombre total de milles	289,760,701	9,559,360	1,277,488	74,671,749	529,388	218,197	95,681	126,530	40,729	376,279,823	1,117,706
Tableau des marchandises.											
Transport local—											
Nombre de tonnes	4,676,399	90,212	41,132	1,357,001	17,151	45,395	10,039	11,850	8,840	6,258,019	18,451
Nombre de milles	876,524,254	3,577,438	1,587,768	399,344,065	333,887	1,350,120	117,619	176,043	53,021	1,283,064,215	511,454
Transport d'entier parcours—											
Nombre de tonnes	4,421,278	138,730	160,826	3,001,518	346	3,982	1,506	113	488	7,728,787	83,080
Nombre de milles	1,377,566,934	7,768,987	10,733,409	1,051,774,484	9,722	106,928	17,016	2,680	2,930	2,447,983,090	4,064,489
Nombre total de tonnes	9,097,677	228,942	201,958	4,358,519	17,497	49,377	11,545	11,963	9,328	13,986,806	101,531
Nombre total de milles	2,254,091,188	11,346,425	12,321,177	1,451,118,549	343,609	1,457,048	134,635	178,723	55,951	3,731,047,305	4,575,943

NOTE.—Les chiffres donnés pour les chemins de fer M. & B., E. & H., St-Martins, Y. & C. couvrent la période du 1er juin 1918 au 31 mars 1919.
Les chiffres donnés pour le chemin de fer de Salisbury et Albert couvrent la période du 1er juillet 1918 au 31 mars 1919.

RAPPORT DE C. B. BROWN, INGÉNIEUR EN CHEF.

CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT.

TÊTES DE LIGNES OCÉANIQUES D'HALIFAX.

Ballastage et voie.—On a terminé le posage de 4.94 milles de voie double et de têtes de lignes avec des rails de 85 livres.

Signaux.—On a installé dix signaux de block automatique.

Edifices.—On a construit une gare temporaire, avec salles de bagages, de poste, d'intendance et de messageries. Les travaux de cet édifice ont été terminés en décembre 1918, et le 23 du même mois, le premier train est parti de cette gare.

On a construit un édifice en béton, à deux étages, qui comprend un atelier de nettoyage des wagons, un atelier de réparations, le magasin de l'intendance, etc.

On a construit une gare à Richmond.

On a posé les fondations des hangars nos 21 et 22.

Plates-formes.—On a construit huit débarcadères de voyageurs et un quai pour la manutention du lait.

Usine d'éclairage.—On a installé un générateur à moteur, des transformateurs, un tableau de distribution, des circuits, etc

On a construit un établissement pour machines pneumatiques.

Aqueduc, égout et protection contre l'incendie.—On a complété l'installation des systèmes d'aqueduc et d'égout commencée en 1918. On a installé des des bornes-fontaines partout, dans les cours, dans les bâtiments, sur les quais etc.

Régalage des rues.—On a régalé et macadamisé certaines parties des rues Lower Water et Fawson et construit des trottoirs et des courbes de béton.

Murs de quais.—On a terminé la construction des murs de quais.

Dragage.—On a presque terminé le creusage des bassins 1 et 2.

BALLASTAGE ET VOIE.

NOMBRE DE MILLES.

	Voie principale.	Seconde voie principale.	Voies de rencontre.	Autres voies d'évitement et voies industrielles.	Total.
Lignes de l'est	2,661·84	74·85	196·34	538·72	3,471·75
Lignes de l'ouest	1,359·59	5·31	121·06	154·32	1,640 28
Lignes affermées	191·90	....	20·63	42·12	254·65
Total	4,213·33	80·16	338·03	735·16	5,366·68

BALLASTAGE ET VOIE.—Nombre de milles—*Fin.*

—		Chemin de fer Intercolobial.	Chemin de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard.	Chemin de fer du Nouveau-Brunswick et de l'Ile-du-Prince-Edouard.	Chemin de fer International.	Chemin de fer Moncton et Bouctouche.	Chemin de fer Elgin et Havelock.	Chemin de fer Hampton et St-Martins.	Chemin de fer York et Carleton.	Chemin de fer Salisbury et Albert.	Chemin de fer Transcontinental National.	Lignes affermées.	Chemin de fer de St-Jean et Québec.	Total.
Voie principale......	Milles	1,527·76	276·29	36·05	110·34	29·93	26·11	28·73	6·25	44·77	1,814·85	191·90	120·35	4,213·33
Seconde voie prin-		74·85	....	....	....	....	....	....	....	....	5·31	....	....	80·16
Voies de rencontre..	"	138·97	8·06	1·80	2·60	0·67	0·25	0·11	....	1·05	159·66	20·63	4·23	338·03
Autres voies d'évitement et voies industrielles...	"	432·[illegible]5	33·45	5·42	3·67	1·31	0·75	0·51	0·34	2·06	208·79	42·12	3·89	735·16

POIDS DES RAILS SUR LA VOIE PRINCIPALE.

Poids.	Chemin de fer Intercolonial.	Chemin de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard.	Chemin de fer du Nouveau-Brunswick et de l'Ile-du-Prince-Edouard.	Chemin de fer International..	Chemin de fer Moncton et Bouctouche.	Chemin de fer Elgin et Havelock.	Chemin de fer Hampton et St-Martins.	Chemin de fer York et Carleton.	Chemin de fer Salisbury et Albert.	Chemin de fer Transcontinental National.	Lignes affermées.	Chemin de fer de St-Jean et Québec.	Total.
45-liv........	....	....	....	....	....	5·00	....	....	....	....	....	....	5·00
50-liv........ } 52-liv........ }	....	91·84	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	91·84
56-liv........ } 58-liv........ }	19·79	159·45	....	9·10	29·93	21·11	28·73	6·25	41·57	....	....	....	315·93
60-liv........	....	....	....	51·26	....	....	....	....	....	....	....	....	51·26
67-liv........	222·81	1·60	....	48·38	....	....	....	....	2·20	0·13	....	....	275·12
67½-liv........	....	19·50	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	19·50
70-liv........	16·00	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	16·00
72-liv........	....	....	....	....	....	....	....	....	1·00	....	4·34	....	5·34
75-liv........	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	6·00	....	6·00
80-liv........	805·10	3·90	36·05	0·98	....	....	....	....	....	1,814·78	181·56	120·35	2,962·72
85-liv........	532·61	....	....	0·62	....	....	....	....	....	5·25	....	....	538·48
100-liv........	6·30	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	6·30
Totaux........	1,602·61	276·29	36·05	110·34	29·93	26·11	28·73	6·25	44·77	1,820·16	191·90	120·35	4,293·49

RENOUVELLEMENT DES RAILS, TRAVERSES, BALLAST, NOUVELLES VOIES D'ÉVITEMENT, FOSSÉS, ETC.

—		Chemin de fer Intercolonial.	Chemin de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard.	Chemin de fer du Nouveau-Brunswick et de l'Ile-du-Prince-Edouard.	Chemin de fer International.	Chemin de fer Moncton et Bouctouche.	Chemin de fer Elgin et Havelock.	Chemin de fer Hampton et St-Martins.	Chemin de fer York et Carleton.	Chemin de fer Salisbury et Albert.	Chemin de fer Transcontinental National.	Lignes affermées.	Chemin de fer de St-Jean et Québec.
Ligne principale et voie principale des embranchements—													
Nouv. rails de 85-liv.	Milles	122·20									5·25		
" 80-liv.	"	0·05											
Reposage de rails de 85-liv.	"	1·29											
" 80-liv.	"	25·57			0·74						4·53		
" 67½-liv.	"		19·05										
" 67-liv.	"	1·00			0·33								
" 60-liv.	"				0·11								
" 56-liv.	"						1·00		2·92				
Traverses renouv.—Voie privée	Nombre	632,170	147,463	9,565	32,711	26,851	29,693	20,278	5,895	25,943	712,079	61,289	8,076
" voies de garage.	"	84,148	7,266	1,427	3,795						116,181	10,909	2,177
" Bifurcat. (assort.)		168							1		155		14
Coussinets placés	Nombre	469,900									85,800		
Ancres	"	44,900									3,300	4,160	
Ballast	Milles	205·87	14·20	18·75	20·70				1·25		35·07		
Fossés	"	61·01	13·50	6·60	11·30	7·50	3·10	1·33	1·00	1·15	53·80		19·25
Elargissem. et achèvement du remblai	"										6·01		
Drainage souterrain (huile)	"	5·97									0·91		
Protection pierres perdues	Pds lin.	2·43											
Protection par mur de béton	"		1,000		125				1,490				
Enlèv. des roches dangereuses	Vgs cub.	455									500		180
Clôture métallique	Milles	49·45	13·50	4·50							24·17	2·60	1·00
Clôture, pare-neige	"	7·97	3·5	6·60	0·57						3·79		
Défrichem. de l'emprise de la voie	Pds lin.					21	10	5		20			
Voies de rencontre addition	Acres "	54,119	550		2,424	370				1,350	104,594		
" commerciales addit.		75,376	1,290	1,490	889				368		41,740		1,680
" privées addit.	"	41,728	616	625	2,800	359				3,193	20,537	882	
" de rencontre acq.	"												
" commerciales acq.	"	19,894											
" privées acquises	"			790									

Service d'eau.

Chemin de fer Intercolonial.—On a installé trois réservoirs de 40,000 gallons, 2 systèmes aspirateurs, un tuyau permanent et 4 pompes; on a creusé 2 puits artésiens, construit un réservoir de 5,000 gallons, installé 10 bornes-fontaines pour arroser les wagons, 9 services d'eau domestiques aux gares et dans d'autres édifices et service d'eau dans la remise aux locomotives.

On a fait du drainage lorsqu'il en fallait pour l'installation des services d'eau.

Chemin de fer de Salisbury & Albert.—A Turtle-Creek, on a construit un réservoir de 10,000 gallons.

Chemin de fer Transcontinental National.—A Sillery, on a installé un service d'eau temporaire.

Au Cap Rouge on a augmenté les réservoirs.

A Bridge, on a installé un service d'eau temporaire.

Dix puits ont été creusés pour l'approvisionnement d'eau des stations entre Chaudière-Junction et Pacific-Junction.

On a installé des services d'eau domestiques à onze stations.

A Mission, on a fait un raccordement avec l'aqueduc de la ville de Fort-William et posé 2,800 pieds de tuyau.

Sur tous les chemins de fer, on a fait des réparations pour tenir les service d'eau en bon état de fonctionnement.

Bâtiments.

Chemin de fer Intercolonial.—On a agrandi 12 hangars, construit 10 nouvelles gares ou nouveaux abris, construit ou rallongé 10 débarcadères; construit 30 bâtiments divers; une cheminée de brique et 6 fosses à cendres.

Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard.—On a construit une station-abri, un débarcadère et une usine d'aspiration hydraulique.

Chemin de fer du Nouveau-Brunswick et de l'Ile du Prince-Edouard.—On a construit six nouveaux abris et deux nouvelles remises à outils.

Chemin de fer International.—On a rallongé un hangar à marchandises.

Chemin de fer de St-Jean et Québec.—On a prolongé deux quais de chargement.

Chemin de fer de Salisbury et Albert.—On a construit une station portative et deux remises à outils.

Chemin de fer de St-Martins.—On a construit une station portative.

Chemin de fer Transcontinental National.—On a construit une nouvelle station, 29 maisons de cantonniers, 1 glacière, un abri, un hangar à marchandises, 2 remises à outils, 7 parcs à bestiaux—5 maisons doubles, un réservoir, une remise à locomotives, 2 usines d'aspiration hydraulique, 9 débarcadères; on a prolongé 10 débarcadères, construit 12 magasins d'essence, construit un élévateur à charbon par l'air comprimé et 6 fosses à cendre.

Lignes affermées.—On a construit deux maisons de cantonniers et un petit bâtiment.

Sur tous les chemins de fer, on a fait tout ce qu'il fallait en fait de rallonges de changements, de réparations et de peinturage.

AMÉLIORATIONS DE TÊTES DE LIGNES.

Chemin de fer Intercolonial.—On a installé des conduites de vapeur pour chauffer les trains à Chaudière-Junction, Rivière-du-Loup et à la tête de ligne du quai à eau profonde, à Halifax.

Moncton.—On a construit une remise à locomotives de 12 stalles et agrandi les 17 stalles de la remise existante.

On a construit deux fosses à cendre de 100 pieds.

On a rallongé la maison du surintendant.

On a agrandi l'usine de réparation des voitures à voyageurs et les magasins.

On a construit une fosse à locomotive de 70 pieds, en béton, et l'on a agrandi les magasins et les bureaux.

Sackville.—Nouvelles dispositions et améliorations des voies et nouvelles voies dans les cours.

Un restaurant a été aménagé et un nouveau bâtiment a été construit pour les postes, les bagages et les messageries.

Springhill Junction.—Un appareil de 200 tonnes pour le chargement mécanique du charbon a été installé et l'on a aussi aménagé des cendriers pour les voies nécessaires.

Stellarton.—Un appareil de 200 tonnes pour le chargement mécanique du charbon ainsi que des cendriers et les voies nécessaires ont été aménagés.

Sydney.—Une allonge de six compartiments a été construite pour la remise des locomotives, et l'on a creusé les fondations pour la nouvelle bascule.

Truro.—Cendrier, grue et voies.

Halifax.—Terminaison du hangar à marchandises et des bureaux.

Richmond—De grands changements sont en voie dans les cours.

Dartmouth.—Aménagement et construction de remise de locomotives de deux compartiments, d'une plaque tournante de 70 pieds et de cendriers—nouveau parc en voie de construction.

Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard.—Au terminus Borden, prolonge-, ment du parc; installation pour le chargement du charbon; allonge de deux compartiments à la remise des locomotives.

Chemin de fer du Nouveau-Brunswick et de l'Ile du Prince-Edouard.—Au Cap Tourmentin, prolongement des aménagements du parc, et monte-charge à air comprimé.

Chemin de fer Transcontinental National.—A Québec, compresseur à gaz, deux citernes à gaz et conduites de gaz.

A Fitzpatrick, Parent, Doucet et O'Brien, des conduites à vapeur furent installées de la remise des locomotives aux stations.

Les logements des mécaniciens à Cochrane, Armstrong et Transcona ont été pourvus de chauffage à la vapeur.

De nouvelles machines ont été installées dans les ateliers à Grant, Parent et Fitzpatrick.

Edmunston.—Un aménagement pour l'emmagasinage de l'huile a été installé à tous les points terminaux et les réparations nécessaires ont été faites aux quais, voies, bâtiments, etc.

Dommages par inondations et marées.

Les inondations et les hautes marées ont causé beaucoup de dommages aux voies dans les subdivisions suivantes: Lévis, Dartmouth, Halifax, Souris, Murray, embranchement du marché Champlain, et approches du transbardeur au Cap Tourmentin...

Toutes les réparations nécessaires ont été faites.

Arpentages, levés et redressements.

Sur chemins de fer Intercolonial, île du Prince-Edouard, International, York et Carleton et Transcontinental, 67.7 milles de voie ont été redressés; 99.18 milles ont été arpentés et des emplacements de 19 stations ont été dressés.

Des levés complets des voies et stations ont été faits pour les embranchements suivants: Moncton et Buctouche, Salisbury et Albert, Elgin et Havelock et St-Martins.

En outre, des levés et des plans ont été faits pour location de terrains, titres de propriété, etc.

Dommages par le feu.

Sur l'Intercolonial, le feu a détruit quatre bâtiments et une citerne et endommagé quatre autres bâtiments.

Sur le Transcontinental, trois bâtiments ont été détruits et un autre a été endommagé.

Ponts et ponceaux.

Chemin de fer Intercolonial—

Renforcement de ponts et de passages de grandes routes	10
Reconstruction de culées	6
Trottoirs et balustrades sur les ponts	3
Ponts pour piétons construits	1
Ponts en fer refaits avec béton, ponceaux, dalles et conduites	50
Ponceaux remplacés par conduites	126
Ponceaux construits avec tuyaux en béton	2
Ponceaux en bois	1
Prolongement de ponceaux	13
Ponceaux remplis et nivelés	1

Chemin de fer Ile du Prince-Edouard.—Ponts remplacés par ponceaux en béton, 2.

Chemin de fer Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard.—Pont sur rivière Gaspereau a été terminé, et 29 ponceaux ont été remplacés par des tuyaux en béton.

International.—Quatre ponceaux à arches ont été construits.

St-Jean et Québec.—Un ponceau en béton a été construit et un autre a été prolongé.

Moncton et Bouctouche.—Quatre ponts chevalets, 633 pieds, ont été reconstruits.

Salisbury et Albert.—Sept ponts chevalets, 763 pieds, ont été reconstruits.

Elgin et Havelock.—Trois ponts chevalets, 1,179 pieds ont été reconstruits. Trois ponts en bois ont été remplacés par des ponts en fer.

Chemin de fer St-Martins.—Onze ponts chevalets, 840 pieds, ont été reconstruits.

Transcontinental.—Neuf ponceaux en béton ont été construits; un ponceau en béton a été prolongé; 26 viaducs ont été renouvelés; deux ponceaux ont été renouvelés; un chevalet a été remplacé par tuyau en béton.

Lignes affermées.

Un ponceau en bois a été remplacé par conduite en béton.

Travaux terminés.—Trois ponceaux en béton, remplaçant chevalets, 397 pieds, et ponts pilotis 675 pieds. Un tunnel et «fills» remplaçant chevalet, 823 pieds.

En construction.—Trois ponceaux et «fills» en béton remplaçant chevalets, 732 pieds—ponts pilotis 1,299 pieds; un ponceau béton remplaçant conduite gondolée; un tunnel et «fill» remplaçant chevalet, 720 pieds; deux chevalets pilotis remplaçant pont pilotis, 175 pieds; 1 pont béton remplaçant pont pilotis, 165 pieds.

Tous autres ponts et ponceaux sur tous les chemins de fer ont été réparés, renforcés ou refaits, et peinturés quand la chose était nécessaire.

Plaques tournantes.

Des plaques tournantes de 85 pieds ont été installées à Sydney et Moncton, les plaques enlevées étant utilisées ailleurs.

A Bouctouche, une plaque tournante de 55 pieds a été installée.

A Havelock, une plaque tournante de 55 pieds a été installée.

Balances de voie.

Chemin de fer Intercolonial.—Deux balances de 150 tonnes ont été installées et l'installation de deux balances additionnelles de même capacité sont en construction.

Embellissement des gares.

On a continué le travail d'embellissement des gares.

Appareils de signaux et d'enclanchements.

Entre Chaudière et Lévis, deux appareils mus à l'électricité ont été installés.

Entre New-Castle et Derby Junction, 8 signaux automatiques ont été installés.

A Painsec Junction, un signal automatique pour trains allant à l'ouest a été terminé.

A Fairview, un signal automatique à deux bras a été installé.

A Oxford Junction, 2 signaux automatiques locaux et 2 lointains ont été installés.

Aux croisements des rues, quatre cloches ont été installées.

Trente-quatre bornes marquant les limites des cours ont été érigées.

Chemin de fer Ile du Prince-Edouard.—Afin d'empêcher l'encombrement et les frais de transfert aller et retour à Borden, il a été décidé de poser un troisième rail entre Borden et Charlottetown et Emerald Junction et Summerside. A la fin de l'exercice, 21.1 milles de voie avaient été posés.

Chemin de fer International.—Les travaux ont été commencés pour une diversion de ligne du mille 7.4 sur l'International pour raccordement avec l'Intercolonial à Moffat Station, 4.91 milles à l'ouest de Campbellton. La longueur de la diversion est de 2.7 milles, et quand les travaux seront terminés

7.4 milles de l'International, en partant de Campbellton, seront abandonnés. Soixante pour cent des travaux sont terminés.

Eclairage électrique.—L'éclairage électrique a été installé dans 27 bâtiments, et pour 12 plateformes et 2 cours.

A Truro, un compresseur mu à l'électricité a été installé.

Restauration de Halifax.—Les voies, quais et bâtiments endommagés par l'explosion du 6 décembre 1917, et qui avaient été partiellement restaurés durant le dernier exercice, ont été terminés, et le personnel employé à ces travaux de restauration a été congédié.

Divers.

Intercolonial, la grande ligne a été changée du sud au côté nord du parc.

Entre Charney et Chaudière, il a été construit 0.4 mille de bouble voie.

Sur le Transcontinental, des voies de chargement pour cinq voies de garage (2,995 pieds) ont été construites, et il a été ouvert 15 passages de routes et de fermes. A Cochrane, un chemin a été construit pour habitations d'employés de chemin de fer.

Un aménagement téléphonique pour le mouvement des trains a été installé entre Edmunston et Diamond Station.

En général, les réparations nécessaires aux voies, bâtiments, ponts, ponceaux, quais, remblais, machines, matériel roulant, etc., ont été effectuées, afin que tout fût en bon état de service.

RAPPORT DE L'APURATEUR.

Comptes des magasins et de la mécanique.

Locomotives, achetées sur compte du capital: 60 Mikado, 30 Pacific, total 90; wagons-voyageurs, achetés sur compte du capital: 7 wagons-buffets, 14 wagons lits, total 21; wagons marchandises, achetés sur le compte du capital: fermés 670, frigorifiques 99, plate-formes 251, réservoirs à l'huile 25, gondoles 401, Hart convertibles 270, total 1,716; matériel d'exploitation, acheté sur compte du capital: 8 pelles à vapeur, 5 épandeurs, 15 charrues en acier, 1 charrue double (usagée), 1 pelle à vapeur (usagée), 5 épandeurs ballast (usagés), 1 grue à vapeur (usagée), 36 wagons déchargeurs à air (usagés).

Etat général des travaux effectués dans les ateliers des chemins de fer de l'Etat, durant l'année expirée le 31 mars 1919.

Département des locomotives.—16 locomotives reconstruites; 589 réparées; 22 converties pour surchauffage; 26 munies de phares électriques dernier type.

Département des wagons.—16 flangers construits; 1 flanger reconstruit; 2 chasse-neige construits; 2 chasse-neige reconstruits; 146 wagons bascule changés du centre au côté; 100 wagons fermés convertis à voie étroite; 50 wagons plateformes convertis à voie étroite; 243 wagons fermés et plateformes aménagés pour bois de pulpe; 15 wagons-voyageurs munis d'appareils de sûreté; 5 wagons-salons convertis en fourgons à bagage; 5 wagons voyageurs convertis en wagons-hôpitaux; 10 wagons-salons convertis et frigorifiques pour grande vitesse; 1 wagon-bureau refait; 3 wagons-voyageurs convertis en wagons-salons et wagons-buffets; 1 wagon converti en wagon-poste; 11 wagons convertis en wagons-poste et messageries; 100 wagons Hart construits; 71 fourgons construits; 5 fourgons bagages construits; 1 épandeur ballast construit; 1 fourgon réparation construit.

D'autres wagons, d'autres descriptions, furent aussi mis en bon état de service. Toutes les machines et les outils des ateliers ont reçu les réparations nécessaires et ont été tenus en bon état de service.

CHEMINS DE FER DU GOUVERNEMENT CANADIEN.—LIGNES EST ET OUEST.

ÉTAT indiquant le nombre de locomotives et les diverses classes de matériel roulant sur la ligne au 31 mars 1918 et au 31 mars 1919.

	Locomotives.	Wagons à voyageurs.														Wagons à marchandises.															
		Wagons-lits.	Wagons-salons.	Wagons-restaurants.	Wagons à colons.	A voyageurs, 1re classe.	A voyageurs, 2e classe.	Wagons-poste.	Wagons à bagages.	Wagons-hôpitaux.	Wagons ateliers ophtalmiques.	Wagons couverts à bagages.	Wagons d'instruc., frein à air.	Wagons automobiles à vapeur.	Total des voitures à voyageurs.	Fourgons.	Wagons-glacières.	Wagons plates-formes.	Wagons-réservoirs à l'huile.	Wagons à goudron.	Wagons à clapets.	Wagons-gondoles.	Wagons à houille (20 tonnes).	Wag's-bascules à ca. d'a, (Hart Otis).	Wagons à bestiaux.	Wagons-bascules convertib. (Hart).	Wagons à bois de pulpe.	Wagons citernes.	Eastman Heaters.	Fourgons de queue.	Total des wagons à marchandises.
Disponibles, propres au ser. et en rép. le 31 mars 1918	659	100	23	31	73	178	110	43	100	10	1	26	1	1	697	15,894	303	3,546	56		753	674	374	528	1,261	733	542	4		353	25,021
A remplacer	18																														
Total du matériel le 31 mars 1918	677	100	23	31	73	178	110	43	100	10	1	26	1	1	697	15,894	303	3,546	56		753	674	374	528	1,261	733	542	4		353	25,021
Achats et const. sur le compte du renouv. du mat., neuf	90	14		7											21	670	99	250	25			401				270					1,715
Achats en const. sur le compte de renouvellement			10												10					20						1					21
Convertis et reconst., wagons fermés à bois de pulpe 269, fermés à plates-formes 3, lits à bagages 3									3						3												269				269
Convertis et reconst., compte du capital. fermés à fourg. queue 61, à logis 41, à East-																														61	61
man Heater 64, à wagons-																													64		64
bascule 1, à flangers 14, à aux-																			1								2				3
iliaires 7, plate-form. à transp																1		1													2
à gaz 11, à bois de pulpe 1, à cend. 3, à ball. 1, à flang. 4, bois de pulpe à wag. fermés 1, fermés à plate-formes 1, wag.-lits à frigorif. 3, à hôpit				1						8					9		3														3
8, à wag.-buffet 1		15													15	458		8									1				*467
Total du matériel, le 31 mars 1919*	767	99	33	39	73	178	110	43	103	18	1	26	1	1	725	16,107	405	3,789	82	20	753	1,075	374	528	1,261	1,004	812	4	64	414	26,692
A remplacer, le 31 mars, 1918 comme ci-dessus	18																														
Condam., l'exercice expirant le 31 mars 1919	36				1	2	1	2	2			1				120	3	209			21	50	18	1	8	16	7			12	465
Total des wag. condam. et dét. jusqu'au 31 mars 1919	54				1	2	1	2	2			1			9	120	3	209			21	50	18	1	8	16	7			12	465
Achats pour des fins de remplacement	54				1	2	1								4	90		98				50			8	16	7				269
Total des wagons à remplacer, le 31 mars 1919								2	2			1			5	30	3	101			21		18	1						12	186
Ajoutez ceux en état de servir et en réparation	767	99	33	39	73	178	110	43	103	18	1	25	1	1	720	16,077	402	3,678	82	20	732	1,075	356	527	1,261	1,004	812	4	64	402	26,692
Total du matériel le 31 mars 1919	767	99	33	39	73	178	110	43	103	18	1	26	1	1	725	16,107	405	3,789	82	20	753	1,075	374	528	1,261	1,004	812	4	64	414	26,878

*Les chiffres en italiques sont à déduire.

CHEMINS DE FER DU GOUVERNEMENT CANADIEN—LIGNES EST ET OUEST.

ÉTAT indiquant le nombre de locomotives et les diverses classes de matériel roulant sur la ligne au 31 mars 1918 et au 31 mars 1919—*Fin.*

	Wagons de construction.																																		
	Wagons auxiliaires.	Wagons à appr. de magasins.	Wagons à gaz Pintsch.	Chasse-neige ordinaire.	Chasse-neige à ailerons.	Chasse-neige à rotation.	Chasse-neige à double voie.	Chasse-neige double.	*Flangers.*	Grues à vapeur.	Wagons dis. de grav.-Roger.	Régulateurs de ballast.	Charrues à gravier centrales.	Charrues à gravier latérales.	Charrues p. déch. le gravier.	Wagons dis. de gra. à aileron.	Malaxeurs à béton.	Machines à jet de sable.	Wagons de forage.	Wagons de creusage.	Treuils à vapeur.	Treuils à main.	Pelles à vapeur.	Machines portatives pour scier et perforer les rails.	Sonnettes.	Wagons bascule.	D'arpentage et d'inspection.	Déchargeurs de rails.	Wagons à déblai.	Wagons déchargement	Wagons-logis.	Chasse-neige en acier.	Poseurs de rails.	Wagons à cendre.	Total des wagons de construction.
Disponibles, en état de servir et en réparation, le 31 mars 1918. A remplacer, le 31 mars 1918.	23	4	2	53	28	2	3	1	60	23	8	1	14	5	12	1	5	1	1	1	1	7	13	1	2	27		5	71		134	20	1	49	579
Total du matériel, le 31 mars 1918	23	4	2	53	28	2	3	1	60	23	8	1	14	5	12	1	5	1	1	1	1	7	13	1	2	27		5	71		134	20	1	49	579
Achats et reconstructions, au compte du capital—Neufs								2		8										5												15			30
Achats et constructions, au compte du capital—Usagés								1		1	5		1										1							36					45
Réfections et constructions, à compte renouvellement matériel:— Wagons fermés à bois de pulpe 269, fermés à plates-formes 3, wagons-lits à fourgons—bagages 23	3																																		3
Réfections et reconstructions, à compte capital:—Wagons fermés à fourgons queue 61, à logis 41, à Eastman 64, à bascule 1, à flangers 14, à auxiliaire 7, plates-formes à transport à gaz 11, à bois de pulpe 1, à cendres 3, à ballast 1, à flangers 4, bois de pulpe à fermé 1, wagon-lit à frigorifique 2, à hôpital 8, à buffet 1																															41				41
	7								14			1															1							3	26
									4																										4
Total du matériel, le 31 mars 1919	33	4	2	53	28	2	3	4	78	32	13	2	15	5	12	1	5	1	1	6	1	7	14	1	2	27	1	5	71	36	175	35	1	52	728
A remplacer, le 31 mars 1918, comme ci-dessus																																			
Condamnés, exercice expirant le 31 mars 1919	1			1					1																										3
Total des wagons condamnés et détruits le 31 mars 1919	1			1					1																										3
Reconstruction et transformation	1																																		
Total à remplacer, le 31 mars 1919				1					1																										2
Ajouter les wagons en état de service et en réparation	33	4	2	52	28	2	3	4	77	32	13	2	15	5	12	1	5	1	1	6	1	7	14	1	2	27	1	5	71	36	175	35	1	52	726
Total du matériel, le 31 mars 1919	33	4	2	53	28	2	3	4	78	32	13	2	15	5	12	1	5	1	1	6	1	7	14	1	2	27	1	5	71	36	175	35	1	52	728

CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.

TABLEAU indiquant le nombre de locomotives et des différentes sortes de voitures, wagons et autre matériel roulant le 31 mars 1918 et le 31 mars 1919.

		Voitures à voyageurs.							Wagons à marchandises.									Wagons de construction.				
	Locomotives.	1re classe.	2e classe.	2e classe et bagage combinés.	Poste et fumoir.	Poste et bagage combinés.	Bagage.	Total des voitures à voyageurs.	Wagons fermés.	Wagons frigorifiques.	Wagons à bestiaux.	Wagons-réservoirs à l'huile.	Wagons convertibles Hart-Otis.	Wagons à houille.	Wagons-plates-formes.	Fourgons de queue.	Total des wagons à marchandises.	Wagons basculés.	Chasse-neige.	*Flangers*.	Pelle à vapeur.	Total des wagons de construction.
Disponibles, en état de service et en réparation, 31 mars 1918	22	19	9	5	4	3	6	46	338	3	28	1	15	11	150	3	549	....	9	....	....	9
A remplacer le 31 mars 1918	9	5	4	2	....	1	2	14	5	....	....	....	....	1	4	1	11	....	2	8	1	11
Total du matériel, 31 mars 1918	31	24	13	7	4	4	8	60	343	3	28	1	15	12	154	4	560	....	11	8	1	20
Achats à compte du capital durant l'année	4	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	....	....	15	....	....	....	15
Matériel pris à l'Intercolonial	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	52	....	52	....	2	....	....	2
Total, matériel le 31 mars 1919	35	24	13	7	4	4	8	60	343	3	28	1	15	12	207	4	612	15	13	8	1	37
Condamnés dans le cours de l'exercice	....	....	....	....	1	....	....	....	....	1	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Reconstruits au cours de l'exercice. Aucun	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
A remplacer le 31 mars 1918	9	5	4	2	1	1	2	15	5	1	....	....	....	1	4	1	12	....	2	8	1	11
Ajoutez, comme étant de service et en réparation	26	19	9	5	3	3	6	45	338	2	28	1	....	11	203	3	601	15	11	....	....	26
Total du matériel, 31 mars 1919	35	24	13	7	4	4	8	60	343	3	28	1	15	12	207	4	613	15	13	8	1	37

ASSOCIATION DE SECOURS ET D'ASSURANCE DES EMPLOYÉS DU GOUVERNEMENT CANADIEN.

Etat des recettes et des dépenses:

RECETTES.

Solde crédit, le 30 juin 1918		$ 69,469 66
Recettes de l'année, 30 juin 1918 au 30 juin 1919. Primes prélevées sur les rôles de paie des Chemins de Fer de l'Etat	$ 190,346 51	
Primes prelevées sur récépicés de chemins de fer	207 30	
Primes en argent prelevées sur les chemins de fer	23 96	
Contribution annuelle des ch. de fer de l'Etat	15,000 00	
		205,577 77
Montant reçu de membres non en service, remboursements, etc	$ 1,331 72	
Primes provenant de reçus d'assurance contre maladies et accidents	2,681 87	
Primes provenant de membres en retraite	7,942 81	
Droits annuels	870 00	
Frais d'examen	44 00	
Intérêt sur solde mensuel	2,793 89	
Sources diverses	24 25	
		15,688 54
Total des recettes de toutes sources pour l'année		$ 290,735 97

DÉPENSES.

Indemnités, maladies et accidents	$ 68,948 03		
Soins médicaux et chirurgicaux	35,435 25		
		$ 104,383 28	
Fonds temporaire des employés contre les accidents		31,428 36	
Réclamations invalidité totale et pour décès		84,500 00	
Frais d'examens		28 00	
		$ 220,339 64	
Frais d'exploitation.			
Fonds maladies et accidents	$ 3,804 80		
Fonds temporaire des employés contre les accidents	7,038 04		
Fonds invalidité totale et décès	5,094 25		
		15,937 09	
			236,276 73
Différence			$ 54,459 24
Moins obligations en cours			12,050 00
Surplus net, estimé, au 30 juin 1919			$ 42,409 24

FONDS MALADIES ET ACCIDENTS.

Les dépenses occasionnées l'année dernière par ce fonds se sont élevées à $74,292.78, et cette année à $108,188.08, soit une augmentation de $33,895.20. Un solde crédit de $30,375.45 apparaît dans ce fonds le 30 juin 1919.

FONDS DE SECOURS CONTRE LES ACCIDENTS POUR LES EMPLOYÉS TEMPORAIRES.

Les dépenses occasionnées par ce fonds au cours de l'exercice ont été de $38,466.40. Là-dessus, $7,038.04 ont été transférés aux frais d'exploitation.... Net$	31,428 36

FONDS DES DÉCÈS ET D'INVALIDITÉ TOTALE.

Cet état indique que 213 réclamations pour décès et invalidité totale ont passé aux bureau et ont été honorées au cours de l'exercice.

162 réclamations pour décès dus à des causes naturelles, formant un total de....	$	65,500 00
17 réclamations pour décès dus à des blessures mortelles, formant un total de....		6,000 00
28 réclamations pour décès dus à la guerre, formant un total de....		10,000 00
	$	81,500 00
Six réclamations pour invalidité complète, formant un total de....		3,000 00
	$	84,500 00
La somme de versements faits au cours du dernier exercice pour ce fonds a été de....	$	75,250 00

C. B. TRITES,
Secrétaire.

W. P. SEARS,
Vérificateur.

Le fonds de décès et d'invalidité totale ainsi que celui contre les accidents et en faveur des employés temporaires comportent 213 réclamations de décès au cours de l'exercice, soit le plus grand nombre de décès dans une seule année qu'ait enregistré l'histoire de l'Association.

RELEVÉ MILITAIRE.

Nombre d'employés entrés dans le service militaire, du 4 août 1914 au 30 juin 1919:

Lignes de l'est....	1,797
Lignes de l'ouest....	452
Total....	2,249

Sur ce nombre 161 ont été rapportés comme ayant été tués, morts des suites de blessures, etc., 125 étant sur les lignes de l'est et 36 sur les lignes de l'ouest.

C. B. TRITES,
Secrétaire.

CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT.

ETAT indiquant le montant porté au crédit de l'Association de Secours et d'Assurance des Employés des Chemins de fer du gouvernement canadien par les chemins de fer du gouvernement canadien, au cours de l'exercice clos le 30 juin 1919.

Montant des primes perçues à même les bordereaux de paye des Chemins de fer du Gouvernement canadien	$	190,346 51
Primes perçues à même les bordereaux des chemins de fer		207 30
Contributions annuelles de la part des Chemins de fer du Gouvernement canadien		15,000 00
Primes liquides des Chemins de fer du Gouvernement canadien		23 96
Total	$	205,577 77

S. L. SHANNON,

Contrôleur et trésorier pour les Chemins de fer du gouvernement canadien.

CAISSE DE PRÉVOYANCE DES EMPLOYÉS DES CHEMINS DE FER DE L'ÎLE-DU-PRINCE-ÉDOUARD ET DE L'INTERCOLONIAL.

ETAT des recettes des dépenses durant l'année finissant le 31 mars 1919.

Balance au crédit de la caisse le 31 mars 1918		$ 340,798 91
Les contributions versées par les employés durant l'exercice étant de un et demi pour cent de leurs salaires ont été de..	$ 264,255 62	
Les contributions versées par les chemins de fer de l'Etat ont été de	100,000 00	
		$ 364,255 62
Montants reçus pour remboursements, etc		611 45
Intérêt accru (à trois pour cent)		9,361 05
		$ 715,027 03

On voit que le montant versé par les employés dépasse de $164,255.62 le montant versé par les chemins de fer.

En consultant l'article n° 4 de la Loi des caisses de prévoyance, on remarquera que la somme maxima que les chemins de fer sont autorisés à contribuer à la caisse au cours d'un exercice ne doit pas dépasser $100,000.

Les déboursés ont été:

Pour les allocations de retraite	$ 283,210 99	
Pour les remboursements de contributions dans le cas des employés décédés	14,807 07	
Pour les contributions remboursées, déduites par erreur	5,330 57	
Pour les contributions remboursées aux employés renvoyés, etc	1,164 22	
Examens médicaux pour les aspirants au service, etc	3,452 00	
Examens médicaux pour les employés se retirant du service..	2 00	
Pour les frais d'élections	354 88	
Pour les appointements et les dépenses de voyages, pour le bureau du secrétaire et pour la proportion du salaire au médecin en chef	9,475 22	
Pour papeterie, impressions, timbres-poste, etc., etc	2,110 05	
		$ 319,907 00
Solde créditeur le 31 mars 1919		$ 395,120 03

On remarquera dans le tableau précité des recettes et des dépenses que le montant des contributions reçu des chemins de fer et des employés durant l'exercice a été de.	$ 364,255 62
Et les déboursés ont été de..................................	319,907 00
Ce qui démontre que durant l'exercice les recettes ont dépassé les dépenses de..................................	$ 44,348 62
L'excédent brut, y compris l'intérêt au crédit de la caisse le 31 mars 1919 était de..................................	$ 395,120 03

E. P. BRADY,
Président.

C. B. TRITES,
Secrétaire.

RAPPORT DU CONTRÔLEUR ET DU TRÉSORIER.

CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT.

COMPTE DU CAPITAL, pour l'exercice finissant le 31 mars 1919.

1918.	Dr.		$ c.	$ c.	1918.	Av.	$ c.
31 mars.	*Chemin de fer Intercolonial.*						
	Construction du chemin de fer Intercolonial jusqu'à date			126,117,165 39	Mar. 31	Par le Dominion du Canada	327,232,431 71
	Construction et améliorations		10,572,207 45				
	Embranchement de Dartmouth à Deans		16,015 19				
			10,588,222 64				
	Av.						
	Embr. Sunny Brae, 1915-16	420 00					
	Arpentages et inspections, 1915-16	146 50					
	Terrains vendus à Imperial Oil Co.	37,982 57					
	Matériel pour travaux	421 33					
	Ateliers de Moncton	10,621 00					
	Plaques tournantes	1,600 00					
			51,191 40				
				10,537,031 24			
	Chemin de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard.						
	Coût du chemin de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard jusqu'au 31 mars 1918		11,829,557 44				
	Pour un bac à wagons—Construction de tête de lignes, etc.	55,730 58					
	Construction et améliorations	677,021 95					
			732,752 53				
				12,562,309 97			
	Chemin de fer du Nouveau-Brunswick et de l'Ile-du-Prince-Edouard.						
	Coût du chemin de fer du Nouveau-Brunswick et de l'Ile-du-Prince-Edouard jusqu'au 31 mars 1918		391,454 27				
	Construction et améliorations	96,080 07					
	Acompte sur prix d'achat	30,121 23					
			126,201 30				
				517,655 57			
	Chemin de fer International.						
	Coût du chemin de fer International jusqu'au 31 mars 1918		13,031 96				
	Construction et améliorations		77,849 84				
				90,881 80			
	Chemin de fer Natjonal Transcontinental.						
	Coût du chemin de fer National Transcontinental jusqu'au 31 mars 1918		164,488,236 85				
	Construction et améliorations	980,554 30					
	Paiements des réclamations pour l'emplacement de la voie	485,178 86					
		1,465,733 16					

Av.						
Rails, etc. 15,428 35 Terrain à Québec 149,799 91 SS. *Leonard* 660,000 00						
825,228 26	640,504 90	165,128,741 75				
Moncton et Bouctouche. Travaux d'amélioration pour uniformité avec chemins de fer de l'Etat		37,829 81				
Chemin de fer Salisbury et Albert. Travaux d'amélioration pour uniformité avec chemins de fer de l'Etat		42,304 58				
Chemin de fer St-Martins. Travaux d'améliorations pour uniformité avec chemins de fer de l'Etat		34,566 47				
Chemin de fer Havelock et Elgin. Travaux d'amélioration pour uniformité avec chemins de fer de l'Etat		47,209 98				
Chemin de fer York et Carleton. Travaux d'amélioration pour uniformité avec chemins de fer de l'Etat		7,250 60				
Chemins de fer de l'Etat. Matériel roulant, au 31 mars 1918	24,392,985 80					
Dépenses pour roulant 14,133,362 48 Av. Matériel roulant, 1917-18 1,365,880 65	12,767,481 83	37,160,467 63	1919. Mar.	31	Par le Dominion du Canada	25,050,983 08
		352,283,414 79				352,283,414 79

CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT.

Compte du revenu général pour l'exercice finissant le 31 mars 1919.

Frais d'exploitation.	$ c.	$ c.
Entretien de la voie et des constructions		10,177,188 59
Entretien du matériel		7,861,706 77
Total		18,038,895 36
Dépenses du trafic		514,046 59
Transport—Par chemin de fer		22,571,545 39
Transport—Par eau		549,870 76
Opérations diverses		642,370 96
Dépenses générales		686,402 74
Location des lignes affermées:—		
Chemin de fer de Vale	1,200 00	
Chemin de fer International du Nouveau-Brunswick	90,000 00	
Chemin de fer Transcontinental	600,000 00	
Chemin de fer du Nouveau-Brunswick et de l'Ile-du-Prince-Edouard	2,604 22	693,804 22
		43,696,936 02

Recettes.	$ c.
Recettes des marchandses	27,251,553 41
Recettes des voyageurs	8,850,909 56
Trafic océanique	538,966 83
Recettes des malles et des messageries	1,422,234 29
Total	38,063,664 10
Moins affermage de l'outillage	157,866 22
Total	37,905,797 88
Balance	5,791,138 14
	43,696,936 02

CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT.

Bilan général pour l'année finissant le 31 mars 1919.

Débit.	$ c.
Matériel général	11,497,649 13
Espèces	0 02
Compte indéterminé du vérificateur	143,893 38
Espèces en transit	44,359 52
Marchandises en transit	3,958 77
Compte indéterminé des pertes et dommages	39,050 60
Marchandises non réclamées	4,868 13
Compte de la caisse de prévoyance du receveur général	2,581,519 83
Receveur général, salaires non réclamés	5,453 06
Receveur général, fonds médical	54,003 31
Receveur général, fonds des apprentis	2,779 54
Stock du commissaire	107,258 64
Stock du commissaire—Restaurant de Moncton	592 10
Stock du commissaire—Restaurant de Newcastle	658 79
Stock du commissaire—Restaurant de St-Jean	1,570 97
Stock du commissaire—Restaurant de Sackville	2,232 21
Stock du commissaire—I. du P.-E.	514 20
Compte du prêt de rails	95,533 53
Chefs de gare	893,961 51
Compte indéterminé, emprunt Victoire,1917	933 78
Compte indéterminé, second emprunt Victoire	96,421 92
Timbres économie de guerre	35,142 88
Compte indéterminé d'assurance	26,787 78
Déboursés pour le compte indéterminé de la voie et du matériel—	
Chemin de fer International	2,666 67
Améliorations à Fredericton	5,181 54
Chemin de fer de St-Jean et Québec	8,464 54
Chemin de fer de Vale	31,994 26
Compte indéterminé de l'aide aux embranchements	133,233 37
Grand-livre, particuliers et compagnies	3,873,226 89
" loyers	5,534 10
" trafic	2,676,509 66
" service des wagons	56,257 00
Avances	229,874 62
	22,661,987 25

Crédit.	$ c.
Dominion du Canada.——	19,858 587 35
Comptes du renouvellement du matériel	957,658 81
Chemins de fer de l'Etat	
Caisse de prévoyance des employés	395,120 03
Compte du renouvellement des polices contre l'incendie	165,481 39
Compte du renouvellement des rails	342,083 04
Fonds des apprentis	1,298 54
Déboursés pour la voie et le matériel—compte indéterminé—magasins—chemin de fer International	223,098 95
Déboursés pour le compte indéterminé de la voie et du matériel—Rails transportées outre-mer	899,761 80
Compte indéterminé du capital—	
Ch. de fer Elgin et Havelock	792 46
" St. Martin's	1,736 96
" York et Carleton	165 18
" Moncton et Buctouche	5,713 40
" Salisbury et Albert	2,609 90
Compte indéterminé au grand-livre, particuliers et compagnies	7,879 44
	22,661,987 25

CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT.

Compte du matériel général, pour l'exercice finissant le 31 mars 1919.

Débit.		$ c.	Crédit.		$ c.
Solde le 31 mars 1918		6,205,809 45	Emissions au cours de l'exercice finissant le 31 mars 1919	22,627,004 55	
Achats durant l'exercice finissant le 31 mars 1919	23,283,454 12		Ventes de matériel, de combustible, etc	776,219 36	
Débités des autres ministères	5,942,215 37		Ventes de vieux matériel	906,991 78	
Main-d'œuvre	200,086 02				24,310,215 69
Bordereaux de paie du personnel	176,299 86		Solde—		
		29,602,055 37	Matériel ordinaire, y compris le combustible	8,456,847 69	
			Matériel pour la voie et pour les ponts	3,040,801 44	
					11,497,649 13
		35,807,864 82			35,807,864 82

CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT.

Tableau des espèces reçues, pour l'exercice finissant le 31 mars 1919.

Débit.		$ c.	Crédit.	$ c.
Solde en main le 1er avril 1918		7,805 98	Montant déposé au crédit de l'honorable Receveur général du Canada durant l'exercice finissant le 31 mars 1919	44,989,598 29
Montants reçus durant l'exercice et crédités comme suit:			Laissant un solde en main le 31 mars 1919 comme suit	102
Chefs de gare	26,226,410 65			
Grand-livre du trafic	10,647,700 05			
Grand-livre du service des wagons	486,994 85			
Grand-livre des particuliers et des compagnies	6,687,034 55			
Grand-livre des loyers	57,733 87			
Grand-livre général	875,918 26			
		44,981,792 31		
		44,989,598 31		44,989,598 31

CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT.

Compte du renouvellement des rails.

	$ c.
Le 1er avril 1918 il y avait au crédit du compte du renouvellement des rails, un solde de	342,083 04
Au cours de l'exercice il n'a rien été prelévé à même ce compte	—
Ce qui laisse un solde créditeur au compte du renouvellement des rails le 31 mars 1919 de	342,083 04

CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT.

Compte du renouvellement des polices contre l'incendie.

	$ c.
Le 1er avril 1919 il y avait au crédit du compte du renouvellement des polices contres l'incendie, un solde de	202,905 74
On a prélevé à même ce compte durant l'exercice, un montant de	37,424 35
Ce qui laisse un solde créditeur au compte du renouvellement des polices contre l'incendie le 31 mars 1919 de	165,481 39

CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT.

Compte du renouvellement du matériel.

	Dt. $ c.	Av. $ c.
Le 1er avril 1918, il y avait au crédit du compte renouvellement du matériel..	....	998,364 17
Produit de la vente de vieux matériel roulant..................	....	107,139 36
Remboursements pour frais de transport de marchandises..................	....	1,708 86
		1,107,212 39
Il a été porté en compte, en regard du montant ci-dessus, pour matériel roulant acheté, réparé, etc..................		
9 wagons-gondoles usagés..................	3,210 00	
3 wagons fermés..................	1,455 00	
1 locomotive..................	11,790 00	
Réparations de 24 wagons-plates-formes achetés..................	1,337 69	
Réparations de 14 wagons Hart à ballast achetés..................	655 02	
Réfection et réparation de 12 wagons-lits usagés..................	7,500 00	
Réfection de wagons-salon usagés, achetés..................	1,738 56	
Réparation de matériel voyageur usagé, acheté..................	2,499 78	
Changement de wagons-lits et salons en fourgons à bagages..................	11,841 12	
Ressorts pour couchettes du haut dans wagons-hôpitaux..................	1,586 10	
Changement de wagon Jow-Kash en wagon privé nº 42..................	9,836 10	
Installation d'éclairage électrique dans wagon-lit nº 7..................	11,027 94	
Aménagement de 250 wagons fermés pour bois de pulpe..................	47,488 05	
Essieux et bâtis de wagons fermés posés aux wagons-plates-formes..................	8,761 76	
Changement de déchargement central en latéral..................	24,049 36	
Changement d'essieux et bâtis de 5 wagons à wagons-plates-formes..................	3,755 04	
Changement de 7 wagons endommagés par explosion en wagons-plates-formes..................	320 49	
Mouvement de locomotive de Kingston à Brockville..................	687 57	
Démoliton de wagons-marchandises..................	14 00	149,553 58
Laissant, au crédit du compte renouvellement matériel, le 31 mars 1919, un solde de..................	....	957,658 81

CHEMINS DE FER DU NOUVEAU-BRUNSWCIK ET DE L'ÎLE DU PRINCE-ÉDOUARD.

Compte de la location pour l'exercice finissant le 31 mars 1919.

1919.	Dt.	$ c.	1919.	Av.	$ c.
31 mars	Location du chemin de fer du Nouveau-Brunswick et de l'Ile-du-Prince-Edouard, à partir du 1er août 1917 au 6 mars 1919...........	2,604 22	31 mars.	Dominion du Canada.........	2,604 22
		2,604 22			2,604 22

CHEMIN DE FER INTERNATIONAL DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

Compte de location, pour l'exercice finissant le 31 mars 1919.

1919.	Dr.	$ c.	1919.	Av.	$ c.
31 mars.	Location du chemin de fer International du Nouveau-Brunswick, à partir du 1er août 1917 au 6 mars 1919..	90,000 00	31 mars.	Dominion du Canada.........	90,000 00
		90,000 00			90,000 00

CHEMIN DE FER TRANSCONTINENTAL NATIONAL.

COMPTE DE LOCATION, EXERCICE CLOS LE 31 MARS 1919.

1919.	Dr.	$ c.	1919.	Cr.	$ c.
31 mars.	Somme payée au Gr. Tr. Pacif. à titre d'affermage de l'embranchement du Lac Supérieur, du 1er avril 1918 au 31 mars 1919, inclusivement, au taux de $50,000 par mois..........	600,000 00	31 mars.	Par le Dominion du Canada..	600,000 00
		600,000 00			600,000 00

CHEMIN DE FER VALE.

COMPTE DE LOCATION, EXERCICE CLOS LE 31 MARS 1919.

1919.	Dr.	$ c.	1919.	Cr.	$ c.
31 mars.	A somme payée à la «Acadia Coal Co.», pour affermage d'une année du ch. de fer Vale, du 1er mai 1917 au 30 avril 1918..............	1,200 00	31 mars.	Par le Dominion du Canada..	1,200 00.
		1,200 00			1,200 00

CHEMIN DE FER ST-JEAN ET QUÉBEC.

COMPTE DU REVENU, EXERCICE CLOS LE 31 MARS 1919.

Dépenses.	$ c.	Recettes.	$ c.
Entretien de la voie et construction..	80,555 26	Voyageurs..............................	32,270 14
Entretien du matériel................	8,787 92	Fret....................................	101,987 94
Trafic..............................	4,043 47	Poste et messageries................	1,534 81
Transport—voie ferrée...............	95,572 19		
Général.............................	3,731 21		135,792 89
		Moins—Divers......................	27,865 08
	192,690 05		
Affermage...........................	46,174 85		107,927 85
		Balance...............................	130,937 09
	238,864 90		238,864 90

CHEMIN DE FER ST-JEAN ET QUÉBEC.

BILAN GÉNÉRAL, EXERCICE CLOS LE 31 MARS 1919.

Dt.	$ c.	Av.	$ c.
A, Division des magasins	1,494 56	Par le Dominion du Canada	7,989 75
Grand-livre des particuliers et de la compagnie	3,533 65		
Grand-livre des loyers	222 90		
Grand-livre du trafic	188 91		
Suspens du vérificateur	990 55		
Chefs de gare	1,390 70		
Espèces en transit	42 28		
Marchandises en transit	9 10		
Capital en suspens—ponceau en béton	117 10		
	7,989 75		7,989 75

CHEMIN DE FER ST-JEAN ET QUÉBEC.

ETAT DES RECETTES EN ESPÈCES, EXERCICE CLOS LE 31 MARS 1919.

Dt.	$ c.	Av.	$ c.
A, Balance en mains le 1er avril 1918	Nil.	Par, montants déposés au crédit de l'hon. Receveur général du Canada pendant l'exercice clos le 31 mars 1919	153,997 96
Chefs de gare	116,881 80		
Grand-livre du trafic	23,414 56		
Grand-livre des particuliers et de la compagnie	9,979 49		
Grand-livre des loyers	744 60		
Grand-livre—Général	2,977 51		
	153,997 96		153,997 96

CHEMIN DE FER ST-JEAN ET QUÉBEC.

COMPTE DES MAGASINS GÉNÉRAUX, EXERCICE CLOS LE 31 MARS 1919.

Dt.		$ c.	Av.	$ c.
A, Balance au 31 mars 1919		Néant.	Par, émissions faites pendant l'exercice clos le 31 mars 1919	7,202 27
Acheté pendant l'exercice clos le 31 mars 1919	$ 7,950 61		Balance au 31 mars 1919	1,494 56
Imputable aux autres ministres	746 22			
		8,696 83		8,696 83

APPENDICE III.

RAPPORT DE W. A. BOWDEN, INGÉNIEUR EN CHEF DU MINISTÈRE.

CANAUX.

La route navigable entre Montréal, à la tête du service de navigation océanique, et Fort-William et Port-Arthur, sur la côte ouest du lac Supérieur, compte 74 milles de canal, 48 écluses et 1,155 milles de rivières et de lacs, soit un total de 1,229 milles. La profondeur minimum de ce cours d'eau navigable est de 14 pieds. De Montréal à Duluth, à l'extrémité sud-ouest du lac Supérieur, la distance totale est de 1,354 milles, et à Chicago cette distance est de 1,286 milles. On y fait le raccordement du chemin de fer Pacifique-Canadien avec les centres situés au sud et à l'ouest, à Fort-William et à Port-Arthur, ces deux derniers points étant distancés de 6 milles. De Fort-William le raccordement avec la ligne principale du Transcontinental des chemins de fer du Gouvernement se fait par l'embranchement construit en premier lieu par la compagnie du Grand Tronc Pacifique et maintenant affermé au Gouvernement qui l'exploite comme partie du réseau de ses chemins de fer.

Le long de la route les abords des canaux et les chenaux des biefs de rivière sont bien définis; ils sont jalonnés de bouées à gaz entretenues par le ministère de la Marine et des Pêcheries, ce qui fait qu'entre les mains de bons pilotes la navigation y est sûre la nuit comme le jour. Les canaux de Lachine, Soulanges, Cornwall, Welland et Sault-Ste-Marie sont éclairés sur toute leur étendue et fonctionnent par l'électricité. Le canal de la Pointe Farran est éclairé par le gaz acétylène.

Le système inférieur qui comprend les canaux de Murray, de Trent, de Rideau et de l'Ottawa sont considérés géographiquement comme faisant partie de la route qui s'étend de l'est à l'ouest. Cependant, au point de vue de leur exploitation, ces canaux servent surtout au trafic spécial ou local. La rivière Richelieu étant isolée du reste du système dont il est question plus haut, la navigation se fait à partir de sa jonction avec le fleuve St-Laurent à Sorel au lac Champlain par l'entremise de l'écluse St-Ours et le canal Chambly; tandis que dans l'extrême est le canal St-Pierre qui offre un raccordement entre les lacs Bras d'Or de l'Ile du Cap Breton et l'océan Atlantique.

A l'appendice de ce rapport on donne un état détaillé des divers canaux et des cours d'eau canalisés qui sont exploités à l'heure actuelle, avec le nombre de milles de chacun, leurs dimensions, etc.

Canal Lachine.

La navigation s'est effectuée presque sans interruption pendant toute la saison sur le canal Lachine. Des incendies se sont déclarés aux ateliers de charpenterie, près du bassin Wellington, et à l'atelier de la rue Mill. Les premiers ont été entièrement détruits et les autres n'ont souffert que dans leurs parties supérieures; on a reconstruit l'atelier de charpenterie. On a fait peu de réparations ou d'améliorations au cours de l'année; il suffit sous ce rapport de mentionner les travaux suivants: on a placé quarante-deux poteaux d'ancrage en fer, calés dans le béton, à divers endroits le long du canal; ceux-ci ont remplacé des poteaux en bois; on a également retouché les murs des écluses et autres pièces de maçonnerie, et on a construit une clôture de garde en fer de 50 pieds de long qui s'étend le long du mur entre le pont et le déversoir à la Côte St-Paul.

Canal Soulanges.

Sauf une interruption de dix jours dans le trafic régulier, interruption causée par une fuite d'eau produite à l'écluse n° 4, nul retard sérieux n'est survenu pendant toute la saison. Depuis on a fait de grands travaux de réparations à l'écluse n° 4. Comme par le passé il y eut à faire des travaux de réparation d'ordre ordinaire.

Canal Cornwall.

Vers la fin de la navigation il s'est produit une interruption d'environ 24 heures dans le trafic par la suite d'une collision qui emporta les portes inférieures de l'écluse n° 15. C'est la première fois depuis quinze ans qu'il s'y produisait un accident sérieux. Quelques petits accidents se sont produits mais sans qu'il en résulte une interruption au trafic. Parmi les réparations les plus importantes faites au cours de l'année sur ce canal on a remplacé par un plancher en béton le vieux plancher de bois du quai de la rue Pitt, à Cornwall. Au bassin de réparations, où l'on fait des réparations aux vaisseaux pendant l'été, on a construit un fond en béton avec une fosse en béton pour le gouvernail. On a aussi fait des réparations au coursier d'aval du déversoir, ainsi qu'à l'affouillement qui s'était produit dans la berge du canal en amont du barrage supérieur. A l'écluse n° 19 on a enlevé les deux grandes portes inférieures, on y a construit de nouveaux degrés et on les a posées de nouveau. Tous les travaux de réparation nécessaires ont été faits à l'usine flottante et aux machines, ainsi qu'aux écluses, etc.

Canal de la Pointe Farran.

On n'a pas jugé nécessaire de faire de nouvelles constructions sur ce canal; les travaux qui y ont été faits n'étaient que des murs de protection en béton et l'inspection complète de la conduite d'acétylène.

Canal des Rapides Plats.

On a construit un ponceau en béton armé au-dessous de la route publique qui traverse le ruisseau Stata dans le village de Morrisburg; ces travaux n'étaient que l'agrandissement en quelque sorte de l'ancien ponceau qui n'était pas assez grand pour y laisser couler les eaux supplémentaires des crues du printemps. On a exhaussé et amélioré la route publique qui traverse ce ruisseau; on y a placé une clôture permanente de chaque côté et construit un trottoir d'un côté. On a commencé la reconstruction de la jetée inférieure de l'écluse n° 23 au mois d'août 1918, et à la fin de la saison de navigation ces travaux étaient presque terminés. Cette jetée qui autrefois était en bois est maintenant en béton et a 25 pieds de largeur et 500 pieds de long. On l'a démolie jusqu'au niveau de l'eau basse et on est à la reconstruire avec des murs extérieurs en béton, des roches meubles à l'intérieur et un plancher en béton. La nouvelle jetée sera munie de poteaux d'ancrage en fer et de poteaux en béton armé pour porter les fils servant à l'éclairage électrique.

Canal des Galops.

A la clôture de la saison de navigation on a enlevé les deux grosses soupapes du déversoir servant à remplir la chambre de 500 pieds de l'écluse n° 25; on en a reconstruit de nouvelles et on les a mises en place. Les réparations commencées aux murs en béton du fossé du Gouvernement à l'ouest d'Iroquois ont été terminées. Sur la berge sud du canal on a établi une ligne télégraphique, dépassant un mille en parcours, en vue de faire raccorder les lignes du G. N. W. avec le bureau du percepteur.

Canal Murray.

Ce canal est une route navigable de 80 pieds de large et ayant une profondeur de 12 pieds à eau basse; il s'étend à travers l'isthme de la péninsule du comté Prince-Edouard et relie la baie de Quinté au lac Ontario; il n'a pas d'écluse. Nul travail spécial n'a été exigé pour l'entretien de ce canal pendant la dernière saison.

Canal Welland.

Au cours de la saison, ce canal a été ouvert à la navigation pendant huit mois. Les rapports concernant le trafic indiquent une légère augmentation sur celui de l'année dernière; au cours de la saison navigable de 1918, 2,887 vaisseaux ont utilisé ce canal. Ces chiffres ne comprennent point les vaisseaux qui n'ont pas fait le trajet complet, ni les remorqueurs ni les bateux d'agrément. Plusieurs accidents sont survenus et ont dans l'ensemble quelque peu retardé le trafic, bien que nul de ces retards n'ait été sérieux. Plusieurs fois les portes ont été frappées et endommagées par des vaisseaux, tandis qu'à Welland et à Port-Colborne des retards sérieux ont été occasionnés par des vaisseaux qui ont frappé les ponts de route publique au-dessus du canal. On y a fait divers travaux de réparation et d'amélioration au cours de l'année. Sur la partie nouvelle du canal on a achevé de remplacer les lampes à arc par des lampes tungstènes remplies de gaz. On a installé des barrières de protection aux abords du pont volant de la rue Queenstown, à Ste-Catherine, et on a peinturé les ponts volants situés à Allanburgh et à Humberstone. Sur la partie ancienne du canal on a aussi fait des travaux de réparations d'ordre ordinaire.

Canaux d'alimentation du canal Welland.—A Dunnville on a reconstruit le grand pont qui s'étend au-dessus du barrage et qui avait été emporté par les crues en mars 1918; toutes les constructions nouvelles étant faites d'une manière permanente.

Elévateur de Port-Colborne.—La quantité de grain manipulé cette année s'est élevée à 13,822,371 boisseaux, soit une diminution d'environ 5 millions de boisseaux sur le rendement de l'an dernier. Les recettes, cependant, accusent une augmentation considérable. On n'a pas jugé qu'il était nécessaire d'y faire des travaux d'amélioration ou de réparation cette année.

Construction du canal de haute navigation Welland.

Peu de temps après l'armistice, en novembre 1918, on a décidé de reprendre les travaux de construction sur le canal de haute navigation de Welland qui avaient été abandonnés à cause de la guerre en 1917; il en était également résulté que les entrepreneurs des diverses sections avaient été dégagés de leurs contrats au commencement de l'année civile de 1918.

En janvier 1919 des contrats furent signés entre le ministère et les anciens entrepreneurs en vue de reprendre les travaux sur les sections 1, 2, 3 et 5, et sur une base de pourcentage «en plus du coût».

Pendant la période de la suspension des travaux on a vendu presque tous les rails, les locomotives, les wagons, les grues à vapeur et autres, le matériel, l'outillage et les machines, les ateliers de charpenterie et les forges, et en conséquence on a consacré la plus grande partie du temps, à compter de la signature des nouveaux contrats jusqu'à la fin de l'exercice, à l'achat et au remplacement de ces ateliers et du matériel ainsi qu'aux travaux nécessaires au début d'une entreprise de ce genre. Les détails ayant trait aux travaux projetés sur le canal de haute navigation Welland et à ceux qui y ont déjà été faits ont été publiés dans des rapports antérieurs.

Canal du Sault-Ste-Marie.

Au cours de la dernière saison ce canal a été ouvert et a servi à la navigation pendant 236 jours. Le trafic régulier des marchandises sur les canaux canadiens et américains accuse une diminution de 5 pour 100 sur celui de l'année précédente. Sur le côté canadien, cette diminution dans le trafic s'est élevée à 16 pour 100; il y eut cependant une légère augmentation dans le trafic des voyageurs.

Nul accident ni retard sérieux n'est survenu dans le cours du trafic. Il importe cependant de noter les suivants: pendant la saison onze vaisseaux se sont échoués sur la berge à l'ouest de la jetée d'amont supérieure, ces accidents étant causés par le courant qui se produit à l'extrémité de la jetée et provenant du tir de l'eau qui se jette dans le canal qui alimente les usines de la «Great Lakes Power Company». Ces vaisseaux ne furent pas endommagés. En 1909 le plancher de l'écluse fut endommagé lorsque les vannes de l'écluse furent emportées. Ce bris du plancher avait été réparé aussitôt après l'accident mais à la fin de la saison la pression exercée sur les ponceaux le brisa de nouveau et emporta en même temps une partie du mur divisionnaire entre les deux ponceaux mitoyens. Depuis cette date on y a fait des réparations permanentes.

Ecluse Ste-Anne.

Cette écluse fonctionna pendant toute la saison. On n'a pas jugé nécessaire d'y faire des réparations spéciales.

Canaux Carillon et Grenville.

Ces deux canaux ont été maintenus sans interruption en bon état de fonctionnement pendant toute la saison. Les principales réparations furent la reconstruction du déversoir de trop-plein en amont de l'écluse n° 4 sur le canal Grenville.

Canal Rideau.

La navigation se fit sur le canal Rideau pendant toute la saison sans interruption et sans difficulté on y a maintenu une bonne profondeur d'eau. A cause de l'hiver excessivement doux et le peu de neige, les crues habituelles du printemps n'ont pas fait de dommages. On y a fait des travaux de réparation et de renouvellement au nombre desquels on peut mentionner les suivants: à l'écluse d'Ottawa les deux murs de l'écluse n° 4 ont été abattus et reconstruits en béton. Aux écluses de Hogsback on a reconstruit le pont de raccordement entre le fronteau de l'est et celui de l'ouest, ainsi que d'autres travaux de réparation. A la partie d'amont de l'écluse de Black Rapids on a installé une paire de nouvelles barrières; on a aussi fait des réparations aux jetées et aux caissons du déversoir, ainsi que sur la rive est de la rivière. A Manotick on a abattu le vieux pont volant qui était en bois et on en a construit un neuf. A l'écluse de Kilmarnock on a renouvelé le vieux pont volant dont les fondations en bois ont été remplacées par des assises en béton. A cet endroit on a aussi construit une nouvelle jetée de 150 pieds. A Morton on a remplacé le vieux barrage en bois qui était devenu très dangereux par un barrage en béton; ces travaux ont été faits pendant les mois d'hiver. On a aussi fait beaucoup de réparations aux ouvrages de maçonnerie de l'écluse d'aval aux moulins d'amont de Brewer; à ceux d'aval on a construit une nouvelle jetée en béton devant servir au pont volant qui s'y trouve. A Kingston Mills on a enlevé la sablière supérieure de l'écluse et on l'a remplacée par une pièce en béton; on y a aussi fait d'autres réparations de moindre importance.

Ecluse St-Ours.

Nulle interruption n'a été occasionnée à la navigation à cette écluse, et on n'y a fait que des réparations d'ordre secondaire.

Canal Chambly.

La route du côté ouest du canal, à l'île Ste-Thérèse, qui était dans un triste état a été recouverte en métal sur une distance d'environ un-demi mille. On y a remplacé les poteaux d'ancrage en bois par des poteaux en béton; on a réparé les berges du canal ainsi que tous les sentiers de remorque.

Canal Trent.

Le parcours du canal Trent tel qu'exploité ou en construction à l'heure actuelle s'étend entre Toronto, sur la baie de Quinté où le raccordement s'effectue avec le lac Ontario, et Honey Harbour sur la baie Georgienne d'où les eaux des Grands lacs sont facilement accessibles. La partie du canal actuellement en construction s'étend entre le lac Couchiching et la baie Georgienne.

Canal—Partie exploitée.

Cette partie du canal qui se trouve entre Trenton et le lac au Riz fut ouverte formellement au trafic le 3 juin 1918. Le parcours de ce canal qui est actuellement exploité couvre 203.6 milles, soit entre Trenton et Washago à la tête du lac Couchiching. En plus de ce parcours nous pouvons ajouter 90 milles qui comprennent les chenaux qui sont maintenus en état de navigation. Entre Trenton et le lac du Riz les divers travaux entrepris au cours des dernières années ont tous été achevés à l'exception de quelques petites entreprises qui n'ont aucun rapport avec le fonctionnement du canal. Sur la division 3 il y encore un peu de dragage à faire. On a aussi terminé les travaux du pont à haut niveau du chemin de fer Grand Tronc au-dessus du canal à Campbellford; il reste encore les anciens pilliers à enlever.

A partir du lac du Riz les principaux travaux effectués sur le canal au cours de l'année ont été les suivants: on a enlevé, réparé et replacé la principale écluse d'ascension de Peterborough; on a placé de nouvelles portes d'aval à l'écluse n° 27, au lac Stoney; à l'est de l'écluse de Kirkfield on a couvert de béton le flanc de la coupe de roc qui se trouve du côté nord, ceci étant destiné à empêcher la fuite des eaux à travers les fentes et protéger ainsi les propriétés avoisinantes. Sur l'Otonabee inférieure on a recommencé les travaux de dragage et on a fait des améliorations générales dans le chenal. Des travaux de même genre ont été effectués sur la langue de sable de l'île Robinson et dans la rivière en aval de Bobcaygeon. Au mois d'août dernier on a commencé la construction d'un nouveau barrage en béton au lac Redstone; on reprendra ces travaux au cours de la saison courante. On a démoli l'ancien barrage au lac Koshlong et on y a construit un nouveau barrage en bois en utilisant les mêmes fondations. On a aussi considérablement réparé les barrages de Swamp Lake et de Eagle Lake. A Nassau on a érigé un bâtiment en briques devant servir de logement au gardien du barrage et du pont. Au début du mois de janvier dernier on a terminé les travaux de reconstruction des jetées centrales en béton qui se trouvent en aval et en amont de l'écluse d'ascension de Peterborough.

Partie du canal en construction.

Division Severn.—On trouvera une description générale de la division Severn dans le rapport de l'ingénieur surintendant et compris dans le rapport annuel pour l'exercice clos le 31 mars 1914, ainsi que dans le rapport annuel

pour l'exercice se terminant le 31 mars 1918. Les travaux de cette division comprennent six écluses, seize barrages et huit ponts; de ces travaux on a complété une écluse, dix barrages et deux ponts. A la fin du présent exercice on avait terminé 50 pour 100 des travaux projetés.

En janvier 1919 des contrats étaient signés avec la York Construction Company pour l'achèvement de la moitié est de la section n° 1, et avec la Randolph Macdonald Company Limited, les premiers entrepreneurs, pour la continuation des travaux sur la section n° 3, entreprise accordée sur la base du pourcentage «plus du coût initial». Jusqu'à la fin de l'exercice les travaux effectués sur la section n° 1 consistaient surtout dans les réparations et le déplacement de l'usine, la construction des campements, des ateliers, etc., y compris un peu de d'essartement. Sur la section n° 3, les travaux étaient principalement l'excavation pratiquée dans le coteau de roc entre l'écluse et la voie ferrée du *Canadian Northern*, la construction des batardeaux et l'excavation du bras central de la rivière Washago, la distribution du gravier et des traverses le long du parcours détourné de la voie du *Canadian Northern*, les réparations aux campements, à l'établissement, etc. Environ 80 pour 100 du matériel à la construction de soupapes de Swift Rapids et des écluses de Couchiching a été transporté sur place et une bonne partie de ces soupapes ont été mises en place dans les murs.

Des travaux d'inspection importants ont été effectués au cours de l'année à Buckhorn Lake en vue de préparer une carte de navigation et de connaître les travaux d'amélioration qu'il y aurait à faire dans le chenal de navigation. On a aussi préparé des rapports d'une grande valeur au sujet du mesurage des cours d'eau; ces rapports étant basés sur les observations prises au cours de la dernière saison.

Canal St-Pierre.

Ce canal, tel que recontruit entre 1912 et 1917, a été maintenu en état de fonctionnement constant. Depuis le mois de novembre, on y a continué les travaux nécessaires au remplacement du vieux pont volant en bois servant au trafic et situé au-dessus du canal St-Pierre en Nouvelle-Ecosse, par un pont en acier transporté là de Cardinal, Ont. On croit que le nouveau pont sera ouvert officiellement au trafic dans quelques semaines.

CANALISATION DU FLEUVE ST-LAURENT.

Les ingénieurs de ce ministère ont étudié depuis quelques années l'élargissement du chenal du St-Laurent entre le lac Ontario et la cité de Montréal; beaucoup de renseignements ont été recueillis à ce sujet.

Depuis quelques années le parachèvenemt des plans d'une telle entreprise était devenu nécessaire afin de nous permettre d'étudier d'une manière intelligente les propositions faites par des compagnies privées en vue de développer les pouvoirs hydrauliques isolés dont la mise en valeur pourrait nuire considérablement à l'amélioration du chenal au point de vue de la navigation et au développement de la puissance hydraulique générale du fleuve. Poussé par ces projets de part et d'autre on a préparé des plans concernant l'amélioration de la partie supérieure du fleuve.

Pendant les deux dernières saisons des équipes de foreurs ont fait des travaux en vue d'établir la nature du sous-sol aux endroits où l'on se propose de faire des travaux. On a aussi fait l'inspection du parcours s'étendant entre le lac St-François et le hâvre de Montréal et des plans ont été préparés pour les travaux futurs nécessaires à cette division.

En 1919 on a publié une brochure spéciale intitulée «Le fleuve St-Laurent et ses Canaux». Cette brochure contient des détails au sujet des canaux projetés, leur emplacement, leur longueur, la profondeur de l'eau dans les écluses et les dimensions de celles-ci, etc.

CHEMINS DE FER.

Chemin de fer de la Baie d'Hudson.

A la fin de 1918 on avait terminé 334 milles de cette nouvelle route, ce parcours s'étendant à partir de Le Pas, Manitoba, vers le nord jusqu'au delà de la seconde traverse de la rivière Nelson à Kettle Rapids. Entre ce point et le terminus océanique à Port Nelson sur la Baie d'Hudson, soit une distance d'environ 90 milles, on n'a fait que niveler la route. Le 9 octobre 1918 le Gouvernement prenait en mains, en l'enlevant de celles des entrepreneurs, la direction des travaux de cette route, et depuis cette date la direction et l'exploitation en ont été versées à l'administration des chemins de fer Nationaux du Canada.

Terminus du chemin de fer de la Baie d'Hudson, Port Nelson, Manitoba.

Au cours de la saison précédente (1917-18) presque tous les matériaux en mains ont été utilisés dans les divers travaux de construction. A cause de la guerre il était impossible de trouver les matériaux nécessaires, de sorte qu'au cours de la dernière année très peu de progrès ont été réalisés. Pendant l'été de 1918 on a continué la préparation des chartes ou plans de l'estuaire Nelson, car on s'était aperçu qu'on ne pouvait pas se fier aux plans faits antérieurement. On y a fait des inspections détaillées et ces inspections nous ont fait voir qu'il existait là des conditions très favorables à la navigation. De l'autre côté du banc de sable extérieur qui est situé à 18 milles de l'île en partie construite, on a découvert qu'il y avait un chenal dont la profondeur atteignait 33½ pieds à l'eau haute et une largeur de 1,200 pieds, la distance de ce chenal au rivage le plus rapproché étant de six milles.

On a fermé le poste de télégraphie sans fil à la fin de la saison, et le personnel fut réduit à sept hommes qui sont restés là pour les besoins des travaux et de l'établissement.

CANAUX DU CANADA

Nom.	Emplacement.	Longueur en milles.	Ecluses.			
			No. de	Dimensions minimum.		
				Longueur.	Largeur.	Profondeur.
Saint-Laurent et Grands Lacs.				Pds.	Pds.	Pds.
Lachine	Montréal à Lachine	8·50	5	270	45	14
Soulanges	Cascades Point à Coteau Landing	14·00	5	280	45	15
Cornwall	Cornwall à Dickinson's Landing	11·00	6	270	45	14
Pointe Farran	Rapide de Farran's Point	1·25	1	800	50	14
Rapide Plat	Rapide Plat, Morrisburg	3·67	2	270	45	14
Galops	Iroquois à Cardinal	7·33	3	....	....	14
Murray	Isthme de Murray, Baie de Quinté	5·17	Aucun.	....	....	12
Welland	Port Dalhousie, Lac Ontario à Port Colborne, Lac Erié	26·75	26	270	44	14
Sault Ste-Marie	Rapides Ste-Marie, 47 milles à l'ouest du Lac Huron	1·41	1	900	60	19·5
Rivières Ottawa et Rideau.						
Ecluse Ste-Anne	Jonction du St-Laurent et de l'Ottawa	0·12	1	200	45	9
Carillon	Rapides Carillon, rivière Ottawa	0·75	2	200	45	9
Grenville	Rapides Long Sault, rivière Ottawa	5·72	5	200	45	9
Rideau	Ottawa à Kingston	126·25	47	134	33	5
	Lac Rideau à Perth (Branche Tay)	7·00	2	134	33	5
Rivière Richelieu.						
Ecluse St-Ours	St-Ours, Qué	0·12	1	200	45	7
Chambly	Chambly à St-Jean, Qué	12·00	9	118	22·5	7
Divers.						
Trent	Trenton à l'écluse Peterboro, Peterboro	89·0	18	175	33	8·3
	Ecluse de Peterboro à la tête du lac Couchiching	114·6	23	134	33	6
	Sturgeon Lake à Port Perry (Branche Scugog)	30·0	1	142	33	6
St-Pierre	Baie St-Pierre aux lacs Bras d'Or, Cap Breton, N.-E	0·49	1	300	48	18

TABLEAU INDIQUANT LES DATES D'OUVERTURE ET DE FERMETURE DES CANAUX POUR LES SAISONS DE 1916, 1917, 1918, et 1919.

CANAUX.	1916.		1917.		1918.		1919.	
	Ouvert.	Clos.	Ouvert.	Clos.	Ouvert.	Clos.	Ouvert.	Clos.
Lachine	26 avril	15 déc	25 avril	15 déc	30 avril	17 déc	16 avril	12 déc
Soulanges	26 "	15 "	25 "	15 "	1er mai	17 "	18 "	12 "
Grenville	29 "	30 nov	26 "	26 nov	1 "	30 nov	1er mai	25 nov
Carillon	29 "	30 "	26 "	26 "	1 "	30 "	1 "	25 "
Ste-Anne	25 "	2 déc	25 "	30 "	26 avril	30 "	17 avril	30 "
Chambly	1er mai	1 "	1er mai	27 "	1er mai	30 "	1er mai	30 "
St-Ours	22 avril	....	1 "	27 "	29 avril	20 "	23 avril	30 "
Cornwall	24 "	14 "	14 avril	12 déc	24 "	17 déc	17 "	13 déc
Williamsburg: Pointe Farran	24 "	16 "	17 "	10 "	26 "	16 "	17 "	17 "
Williamsburg: Rapide Plat	24 "	16 "	17 "	10 "	24 "	16 "	17 "	13 "
Williamsburg: Galops	24 "	16 "	17 "	10 "	24 "	16 "	17 "	13 "
Murray	17 "	7 "	18 "	1 "	21 "	7 "	14 "	4 "
Welland	22 "	16 "	18 "	8 "	23 "	20 "	19 "	13 "
Sault Ste-Marie	18 "	19 "	25 "	16 "	23 "	17 "	19 "	13 "
Rideau: à Ottawa	1er mai	30 nov	1er mai	30 nov	1er mai	30 nov	11 "	15 "
Rideau: à Kingston	1 "	30 "	1 "	19 "	1 "	30 "	1er mai	28 nov
Trent: Hastings à Lac au Riz	28 avril	14 "	5 "	4 déc	6 "	16 "	15 "	14 "
Trent: Rice Lake à Peterborough	25 "	9 déc	5 "	4 "	20 avril	4 déc	3 "	24 "
Trent: Peterborough à Lakefield	18 mai	9 nov	23 "	19 nov	17 mai	27 nov	10 "	25 "
Trent: Ecluse de Peterborough	15 "	9 "	24 "	3 "	17 "	6 "	15 "	7 "
Trent: Lakefield à Bobcaygeon	9 "	23 "	2 "	9 "	9 "	21 "	29 avril	15 "
Trent: Bobcaygeon à Rosedale	27 avril	30 "	12 "	14 "	6 "	28 "	21 "	18 "
Trent: Ecluse de Kirkfield	15 mai	3 "	2 juillet	24 oct	24 "	25 oct	21 mai	23 "
Trent: Kirkfield à Lake Simcoe	5 "	14 oct	26 mai	1 nov	25 "	1 nov	7 "	23 "
Trent: Lake Simcoe à Orillia	1 "	16 nov	26 "	1 "	25 "	5 "	1 "	20 nov
Trent: Rivière Scugog et écluse Lindsay	1 "	11 "	18 avril	19 "	26 avril	22 "	12 avril	23 "
St-Pierre	1er sept	18 janv 1917.	16 "	15 janv 1918.	3 mai	13 janv 1919.	10 "	3 janv 1920.

APPENDICE IV.

RAPPORT DE C. N. MONTSERRAT, PRÉSIDENT ET INGÉNIEUR EN CHEF DU PONT DE QUÉBEC.

OTTAWA, ONT., le 31 mars 1919.

J'ai l'honneur de soumettre mon rapport final suivant touchant la construction du pont de Québec:

En mai 1918 il y avait encore à faire les travaux suivants:
- Parachèvement du peinturage.
- Achèvement de la pose des rivets.
- Achèvement des trottoirs en béton.
- Achèvement de la construction des garde-corps.
- Enlèvement des faux piédestaux sur les berges nord et sud.
- Nivellement et déblayage autour de la jetée d'ancrage du sud.
- Enlèvement des cales sèches et des caissons, sur la rive nord.
- Déposage de pierres meubles en dehors du nouveau pilier central du côté nord.

Au cours de l'été l'entrepreneur employait environ 150 hommes pour le peinturage et une centaine d'autres aux divers travaux mentionnés plus haut.

Le 21 août on a soumis le pont à une épreuve de poids conformément aux exigences des devis. Cette épreuve consistait à y faire circuler deux convois de wagons lourdement chargés avec quatre locomotives de fret du Santa Fé, couvrant ainsi les deux voies de la travée maîtresse entre les piliers principaux. Les locomotives et les wagons chargés étaient les plus lourds disponibles, le poids total des deux convois étant de 6,627 tonnes. La charge fut placée de manière à exercer le plus de force possible sur les membres du cantilever, et cette charge y fut maintenue pendant deux heures. Sous tout rapport l'épreuve fut satisfaisante.

En même temps j'ai fait une inspection complète de toutes les parties et j'y ai constaté que tout avait été fait d'une manière satisfaisante et conforme au contrat signé entre le Gouvernement et la *St-Lawrence Bridge Company, Limited.*

Le 18 novembre, on vota les derniers crédits en faveur de cette compagnie et l'entreprise fut enlevée des mains des entrepreneurs et acceptée comme étant achevée et complète.

APPENDICE V.

RAPPORT DE ALEX. FERGUSON, INGÉNIEUR CHARGÉ DE L'ENLÈVEMENT DES RAILS POUR DE FINS MILITAIRES.

Ci-suit un résumé des travaux effectués au cours de l'exercice clos le 31 mars 1919 ayant trait à l'enlèvement des rails pour des fins de guerre.

On a terminé la construction des routes publiques entre Otley et le creek Carrot, et entre Peers et Fulstow, pour porter secours aux colons, et on a construit une autre route à partir de Rosevear, sur la voie du Grand Tronc Pacifique, jusqu'à Horner; ces travaux avaient pour but de donner aux colons qui se trouvaient le long de la ligne abandonnée du *Canadian Northern* accès à celle du Grand Tronc Pacifique.

En a aussi accordé l'autorisation de régler les nombreuses réclamations présentées en vue de compensation. On a étudié toutes ces réclamations soigneusement et on en a réglé le plus grand nombre possible. Des 228 colons du district affecté, on a accordé la compensation à 121; 50 des autres furent considérés comme n'ayant pas souffert; 53 autres furent retranchés de la liste à la demande du ministère et 4 autres qu'on n'a pas pu retracer. Un des marchands obtint la compensation et le cas de l'autre est encore à l'étude On a payé la compensation relativement à 156 lots et 23 édifices dans le village de Tollerton et on a réglé le cas du district scolaire de Tollerton. On a aussi donné satisfaction à six marchands de bois et on a étudié en détail les demandes d'une compagnie houillère.

On a arpenté de nouveau toute la section commune et les plans en ont été en partie préparés.

On a aussi étudié la question de l'exploitation économique de l'embranchement de Pocahontas et celle de sa clôture possible.

CANAL STATISTICS

STATISTIQUE DES CANAUX

CANADA

DOMINION BUREAU OF STATISTICS

TRANSPORTATION DIVISION

CANAL STATISTICS

FOR THE YEAR ENDED DECEMBER 31

1919

PREPARED IN COLLABORATION WITH THE
DEPARTMENT OF RAILWAYS AND CANALS
CANADA

PRINTED BY ORDER OF PARLIAMENT



OTTAWA
THOMAS MULVEY
PRINTER TO THE KING'S MOST EXCELLENT MAJESTY
1920

[No. 20A—1920.]

CANADA

BUREAU FÉDÉRAL DE LA STATISTIQUE

DIVISION DES TRANSPORTS

STATISTIQUE DES CANAUX

POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE

1919

DRESSÉE EN COLLABORATION AVEC LE MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX.

IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT



OTTAWA
THOMAS MULVEY
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1920

CANAL STATISTICS, 1919.

PREFACE.

The statistics in this report were formerly collected and compiled in the Statistical Branch of the Department of Railways and Canals. By Order in Council under the Statistics Act, dated August 29, 1919 (P.C. 1754), the work of the branch was transferred to the Dominion Bureau of Statistics, and by arrangement with the Department of Railways and Canals, the data collected by the Canal Statistical officers are now forwarded to the Bureau.

The report, which was in process of compilation at the time of the above transfer, has been completed along the lines followed in previous years. A summary of its contents is as follow:—

Complete data are given for all the Canadian canals, with regard to number of vessels passed through, their registered tonnage, description, nationality, and passengers and cargoes carried. The report also includes certain data for the United States canal at Sault Ste. Marie. As no tolls are charged by either the Canadian or American canals at Sault Ste. Marie, vessels use both freely, and the statistics of one would not be complete without those of the other.

The movement of Canadian grain from the head of Lake Superior is one of the most important items of Canadian inland water traffic, and more elaborate statistics have therefore been compiled on it than on other items. The large decrease from 1918 of 8,888,353 tons was all in American freight, which was 10,384,707 tons less than the previous year, while Canadian freight increased 1,496,354 tons. The decline in American freight was practically all in the Sault Ste. Marie canal returns and in coal and iron ore. The decrease for that canal in iron ore was 8,211,866 tons, and in coal 661,473 tons, whilst variations in other commodities gave a total net decrease of 8,775,626 tons.

Coal shipments were light all season, dropping in June to about one-third those of June, 1918, and declining until in October they were only about one-eighth those of the previous year. Iron ore shipments held up to the 1918 figures for May, June and July, but dropped off in August, and continued light till the close of navigation. These decreases were due to the general shortage of coal and to labour troubles in the United States steel plants. Strikes occurred at many of these plants on September 22, and it was the end of November before they were in operation.

As a result of lack of cargoes on the Great Lakes, and of better conditions on the ocean routes, many American steam vessels were taken off the Great Lakes and sent to the Atlantic Ocean. The down registered tonnage of American steam vessels on the Welland canal exceeded the up tonnage by 367,376 tons, and on the St. Lawrence canal by 319,531 tons, the movement in this direction being steady throughout the season.

Complete details with regard to the above and other data are given in the tables of the report.

R. H. COATS,
Dominion Statistician.

DOMINION BUREAU OF STATISTICS,
OTTAWA, April 11, 1920.

STATISTIQUE DES CANAUX, 1919.

PRÉFACE.

Les statistiques contenues en ce rapport étaient autrefois recueillies et compilées par la section statistique du ministère des Chemins de fer et Canaux. Le Bureau Fédéral de la Statistique a été chargé de ce travail par arrêté en conseil du 29 août 1919 (C.P. 1754), en vertu des dispostions de la Loi de la Statistique, et conformément aux décisions prises par le ministère des Chemins de fer et Canaux; les données en la possession de sa section statistique sont désormais transmises à ce bureau.

Le rapport, qui était en cours d'élaboration lorsque ce transfert s'est effectué, a été établi selon les méthodes suivies les années précédentes. Voici un résumé de son contenu:

On y trouve des informations complètes sur tous les canaux canadiens, c'est-à-dire, le nombre des navires qui y sont passés, leur tonnage enregistré, leur genre, leur pavillon, leurs passagers et leurs cargaisons. Le rapport contient également certaines données relatives au canal du Sault Ste-Marie appartenant aux Etats-Unis. Etant donné qu'aucun péage n'est perçu ni sur le canal canadien ni sur le canal américain du Sault Ste-Marie, la batellerie circule indistinctement sur l'un et sur l'autre, de telle sorte que les statistiques de l'un seraient incomplètes sans celles de l'autre.

Le mouvement du grain canadien depuis la tête du lac Supérieur est l'un des facteurs dominants des transports par eau au Canada; il nécessite, par conséquent, des statistiques plus élaborées que les autres produits transportés. La diminution considérable de 8,888,353 tonnes sur les chiffres de 1918 porte uniquement sur le fret américain, inférieur de 10,384,707 tonnes à celui de l'année précédente, tandis que le fret canadien présente un accroissement de 1,496,354 tonnes. Le fléchissement du fret américain s'est manifesté presque entièrement sur le trafic du canal du Sault Ste-Marie; il affecte la houille et le minerai de fer. Dans ce canal seul, le minerai de fer a décru de 8,211,866 tonnes, la houille de 661,473 tonnes et les fluctuations des autres produits ont ramené le déficit net à 8,775,626 tonnes.

Durant toute la saison, les expéditions de charbon ont été minimes; dès le mois de juin elles descendaient aux environs du tiers de celles de juin 1918, puis continuaient à décliner de telle sorte qu'en octobre elles ne représentaient que la huitième partie de celles du même mois de l'année précédente. En mai, juin et juillet, les transports de minerai de fer se sont maintenus au niveau des chiffres de 1918, mais un fléchissement se produisit en août et dura jusqu'à la fin de la saison; cette diminution eut pour cause la rareté du charbon, puis les grèves qui affectèrent les aciéries des Etats-Unis, nombre de ces usines ayant cessé leurs opérations le 22 septembre pour ne les reprendre qu'à la fin de novembre.

Le manque de cargaisons sur les grands lacs et l'accroissement de l'activité de la navigation océanique, déterminèrent certains armateurs américains à envoyer sur l'océan Atlantique leurs vapeurs des grands lacs. Les vapeurs américains qui ont descendu le canal Welland excédaient de 367,376 tonnes enregistrées ceux qui l'ont remonté; sur le canal du St-Laurent, cette différence s'est chiffrée par 319,531 tonnes, le mouvement s'étant accentué régulièrement dans cette direction pendant toute la saison.

On peut voir dans les tableaux de ce rapport tous les détails de nature à éclairer cette situation.

R. H. COATS,
Statisticien du Dominion.

BUREAU FÉDÉRAL DE LA STATISTIQUE,
OTTAWA, 11 avril 1920.

Total Traffic through all Canadian Canals in 1919.
Volume total du trafic par tous les canaux canadiens, en 1919.

Canals — Canaux	Tons — Tonnes	Increase — Augmentation	Decrease — Diminution
	Tons — Tonnes	Tons — Tonnes	Tons — Tonnes
Sault Ste. Marie	4,138,085	–	8,775,626
Welland	2,170,779	–	3,519
St. Lawrence	2,891,619	–	139,515
Chambly	242,961	–	126,225
St. Peters	64,879	5,163	
Murray	108,250	63,515	–
Ottawa	218,438	51,268	–
Rideau	103,539	49,403	–
Trent	52,953	–	11,940
St. Andrews	3,763	–	877
Total	9,995,266	–	8,888,353

Total Traffic through all Canadian Canals.
Volume total du trafic par tous les canaux canadiens.

—	Tons—Tonnes	—	Tons—Tonnes
1900	5,013,693	1910	42,990,608
1901	5,665,259	1911	38,030,353
1902	7,513,197	1912	47,587,245
1903	9,203,817	1913	52,053,913
1904	8,256,236	1914	37,023,237
1905	9,371,744	1915	15,198,803
1906	10,523,185	1916	23,583,491
1907	20,543,639	1917	22,238,935
1908	17,502,820	1918	18,883,619
1909	33,720,748	1919	9,995,266

Year. — Année.	Canadian Vessels. — Navires canadiens		United States Vessels — Navires des Etats-Unis		Freight Tonnage — Cargaison		
					Origin—Origine		
	No. — Nombre	Registered Tonnage. — Tonnage enregistré	No. — Nombre	Registered Tonnage. — Tonnage enregistré	Canada	United States — Etats-Unis	Total.
1908	29,040	6,780,789	7,489	4,835,320	5,012,147	12,190,673	17,502,820
1909	22,507	7,811,578	9,996	16,459,322	7,378,057	26,342,691	33,720,748
1910	25,337	8,931,790	11,462	21,777,297	7,883,614	35,106,994	42,990,608
1911	25,585	9,172,192	10,370	18,231,622	7,792,907	30,237,446	38,030,353
1912	27,371	10,237,335	11,785	24,636,190	9,376,529	38,210,716	47,587,245
1913	28,654	12,078,041	10,739	24,238,788	11,130,875	40,923,038	52,053,913
1914	26,125	12,050,856	7,742	15,636,414	9,382,206	27,641,031	37,023,237
1915	21,575	9,398,207	6,415	7,385,101	6,789,423	8,409,380	15,198,803
1916	23,002	9,839,029	6,800	10,660,839	7,486,962	16,096,529	23,583,491
1917	21,588	9,831,694	6,594	10,259,772	5,964,369	16,274,566	22,238,935
1918	18,909	7,800,972	6,791	9,616,200	3,369,477	15,514,142	18,883,619
1919	20,682	8,735,973	4,092	5,259,173	4,865,831	5,129,435	9,995,26[illegible]

Canadian and American Freight—Percent of Totals.

Proportion respective du fret canadien et du fret américain.

Year. — Année.	Canadian Freight Per Cent. — Pourcentage du fret canadien	American Freight Per Cent. — Pourcentage du fret américain
1908	28·7	71·3
1909	21·8	78·2
1910	18·3	81·7
1911	20·5	79·5
1912	19·7	80·3
1913	21·3	78·7
1914	25·3	74·7
1915	44·7	55·3
1916	31·7	68·3
1917	26·8	73·2
1918	17·8	82·2
1919	48·7	51·3

Percentage which each Commodity bore to the Total Traffic.

Pourcentage de chaque catégorie de marchandises, par rapport au trafic total.

—	1915	1916	1917	1918	1919
	Percent — Pourcentage	Percent — Pourcentage	Percent — Pourcentage	Percent — Pourcentage	Percent — Pourcentage
Agricultural Products—Produits agricoles	34·11	21·96	17·21	11·44	31·83
Animal Products—Produits des animaux	·07	·04	·06	·12	·16
Manufactures—Produits des manufactures	7·21	3·53	3·65	4·25	8·29
Forest Products—Produits forestiers	9·83	5·87	5·26	4·94	8·74
Mine Products—Produits miniers	48·78	68·60	73·82	79·25	50·98

Decrease in Products of Mine was due principally to the labor trouble at the American Steel Mills during October and November and shortage of coal during the entire season.

See Page 7 for comparisons of totals.

La diminution des produits miniers est surtout attribuable aux différends ouvriers survenus dans les aciéries américaines en octobre et novembre, ainsi qu'à la disette de charbon durant la saison entière.

Voir page 7, pour la comparaison des totaux.

Season of Navigation, 1919.

Saison de navigation de 1919.

Canals. — Canaux.	First Vessel Passage — Passage du premier navire	Last Vessel Passage — Passage du dernier navire	Number of Days used — Durée de la saison en jours
Sault Ste. Marie	April—Avril 12.	Dec. 14	247
Welland	" 19.	" 10	236
St. Lawrence	" 16.	" 11	240
Chambly	" 23.	Nov. 28	220
St. Peters	" 12.	Dec. 31	264
Murray	" 14.	Nov. 28	229
Ottawa	" 24.	" 22	213
Rideau	May—Mai 1.	" 25	209
Trent	" 1.	" 27	211
St. Andrews	" 10.	Oct. 28	172

Total Traffic through Canadian Canals during 1919, by Canals and Commodities.

Volume du trafic des canaux canadiens en 1919, par canal et par catégorie de marchandises.

Canals — Canaux	Agricultural Products — Produits agricoles	Animal Products — Produits des animaux	Manufactures	Products of the Forest — Produits forestiers	Products of the Mines — Produits miniers	Total.
1919	Tons — Tonnes	Tons — Tonnes	Tons — Tonnes	Tons — Tonnes	Tons — Tonnes	Tons — Tonnes
Sault Ste. Marie	1,581,576	1,812	303,617	29,038	2,222,042	4,138,085
Welland	778,449	895	238,807	91,682	1,060,946	2,170,779
St. Lawrence	792,563	5,244	231,903	449,697	1,412,212	2,891,619
Chambly	12,700	282	5,960	123,042	100,977	242,961
St. Peter's	9,993	1,686	7,268	1,556	44,376	64,879
Murray	–	–	8,147	–	100,103	108,250
Ottawa	2,646	2,998	18,555	114,355	79,884	218,438
Rideau	1,247	2,327	12,184	13,234	74,547	103,539
Trent	2,328	188	2,497	47,079	861	52.953
St. Andrews	–	91	268	3,404	–	3,763
Total	3,181,502	15,523	829,206	873,087	5,095,948	9,995,266

Total Traffic through Canadian Canals during 1919, by origin—" Canadian " and " American ".

Volume du trafic des canaux canadiens en 1919, selon l'origine de la cargaison.

Canals — Canaux	Total Traffic — Volume total	Canadian Freight — Fret canadien	Percent. — Pourcentage	American Freight — Fret américain	Percent. — Pourcentage
	Tons — Tonnes	Tons — Tonnes	—	Tons — Tonnes	—
Sault Ste. Marie	4,138,085	1,606,311	38·82	2,531,774	61·18
Welland	2,170,779	1,079,087	49,70	1,091,692	50·30
St. Lawrence	2,891,619	1,498,322	51·82	1,393,297	48·18
Chambly	242,961	138,420	56·98	104,541	43·02
St. Peters	64,879	64,879	100·00	–	–
Murray	108,250	107,547	99·35	703	00·65
Ottawa	218,438	215,178	98·51	3,260	1·49
Rideau	103,539	99,371	95·97	4,168	4·03
Trent	52,953	52,953	100·00	–	–
St. Andrews	3,763	3,763	100·00	–	–
	9,995,266	4,865,831	48·7	5,129,435	51·3

Total Traffic through the Canadian Canals during 1919.

Commodities.	Sault Ste. Marie.	Welland.	St. Lawrence	Chambly.	St. Peter's.	Murray.
CLASS No. 1—VESSELS..	Tons. — Tonnes.	Tons. — Tonnes.	Tons. — Tonnes.	Tons. — Tonnes.	Tons. — Tonnes.	Tons. — Tonnes.
Canadian Vessels.—Steam	2,741,964	1,720,192	2,453,376	41,215	27,982	86,194
" Sail	75,132	204,227	654,397	24,389	50,430	66,416
United States Vessels.—Steam	3,660,108	684,388	746,477	20	1,506	633
" Sail	11,526	7,207	22,695	107,585	16	1,801
Total, Class No. 1	6,488,730	2,616,014	3,876,945	173,209	79,934	155,044
CLASS No. 2.	No. — Nombre.	No. — Nombre.	No. — Nombre.	No. — Nombre.	No. — Nombre.	No. — Nombre.
Passengers	41,099	....	101,750	1,403	322	1,099
CLASS No. 3.	Tons. — Tonnes.	Tons. — Tonnes.	Tons. — Tonnes.	Tons. — Tonnes.	Tons. — Tonnes.	Tons. — Tonnes.
Agricultural Products—						
Barley	201,761	135,031	130,568	3	2	–
Buckwheat	–	–	–	–	2	–
Corn	–	26,725	25,219	83	12	–
Oats	193,140	46,748	48,963	468	1,521	–
Rye	79,269	3,208	2,333	–	–	–
Flax	19,726	1,820	1,456	–	–	–
Peas	15	–	5	6	1	–
Wheat	758,968	547,423	552,875	3	–	–
Flour	320,005	17,494	22,002	696	2,322	–
Hay	91	–	6,574	9,432	944	–
Other Mill Products	7,563	–	1,594	498	403	–
Fruits and Vegetables	1,032	–	638	1,476	910	–
Potatoes	6	–	336	35	3,876	–
Total	1,581,576	778,449	792,563	12,700	9,993	–
Animal Products—						
Live Stock	14	–	399	254	28	–
Poultry, Game and Fish	90	–	27	26	1,263	–
Dressed Meats	–	895	948	–	16	–
Other Packing House Products	728	–	314	2	311	–
Hides and Leather	157	–	43	–	1	–
Wool	687	–	5	–	–	–
Animal Products, All other	136	–	3,508	–	67	–
Total	1,812	895	5,244	282	1,686	–
Grand Total, Class No. 3	1,583,388	779,344	797,807	12,982	11,679	–
CLASS No. 4.						
Manufactures—						
Agricultural Implements	890	7,845	126	142	3	–
Cement, Bricks, Lime	3,746	–	3,431	427	182	–
Household Goods and Furniture	50	–	2,276	12	213	–
Iron—Pig and Bloom	9,671	9,276	11,212	–	16	15
Iron and Steel, All other	37,499	20,438	9,247	191	147	40
Petroleum and Other Oils	4,743	147,449	102,715	95	757	–
Sugar	7,484	–	12,694	90	128	–
Salt	14,151	–	1,119	132	820	–
Wines, Liquors and Beers	219	30	2,489	10	14	194
Merchandise—Not enumerated	225,164	53,769	86,594	4,861	4,988	7,898
Total, Class No. 4	303,617	238,807	231,903	5,960	7,268	8,147
CLASS No. 5.						
Products of Forests—						
Pulpwood	21,169	86,497	316,935	27,407	–	–
Sawed Lumber	6,585	5,185	128,578	82,144	932	–
Square Timber	–	–	300	267	10	–
Shingles	1,236	–	90	122	138	–
Other Woods	48	–	3,794	13,102	476	–
Total, Class No. 5	29,038	91,682	449,697	123,042	1,556	–
CLASS No. 6.						
Products of Mine—						
Hard Coal	5,700	1,480	292,207	95,641	427	668
Soft Coal	275,673	984,766	1,023,357	–	40,732	35
Coke	4,200	–	–	–	1	–
Copper Ore	10,801	–	–	–	–	–
Iron Ore	1,890,614	–	–	–	5	–
Other Ore	7,064	10,870	–	–	925	–
Sand, etc	27,990	63,830	96,648	5,336	2,286	99,400
Total, Class No. 6	2,222,042	1,060,946	1,412,212	100,977	44,376	100,103
Grand Total	4,138,085	2,170,779	2,891,619	242,961	64,879	108,250

Volume du trafic par les canaux canadiens en 1919.

Ottawa.	Rideau.	Trent	St.Andrews	Total.	Produits.
Tons — Tonnes	Tons — Tonnes	Tons — Tonnes	Tons — Tonnes	Tons — Tonnes	1ère catégorie—Navires.
102,402	79,826	123,190	16,004	7,392,345	Navires canadiens, à vapeur.
183,687	42,750	32,705	9,495	1,343,628	" à voiles.
99	–	–	–	5,093,231	Navires des Etats-Unis, à vapeur.
14,920	192	–	–	165,942	" " à voiles.
301,108	122,768	155,895	25,499	13,995,146	Total, 1ère catégorie.
No. — Nombre.	No. — Nombre.	No. — Nombre.	No. — Nombre.	No. — Nombre.	2e catégorie—Passagers.
21,380	17,026	101,561	6,160	291,800	
Tons — Tonnes	Tons — Tonnes	Tons — Tonnes	Tons — Tonnes	Tons — Tonnes	3e catégorie.
					Produits agricoles—
–	–	32	–	467,397	Orge.
–	5	–	–	7	Sarrasin.
17	–	4	–	52,060	Maïs.
171	21	–	–	291,032	Avoine.
–	–	39	–	84,849	Seigle.
–	–	–	–	23,002	Lin.
8	3	1	–	39	Pois.
19	–	2,011	–	1,861,299	Blé.
503	143	33	–	363,198	Farine.
733	816	34	–	18,624	Foin.
569	145	124	–	10,896	Autres produits de meunerie.
372	57	12	–	4,497	Fruits et légumes.
254	57	38	–	4,602	Pommes de terre.
2,646	1,247	2,328	–	3,181,502	Total.
					Produits des animaux—
327	17	165	91	1,295	Animaux vivants.
29	2	–	–	1,437	Volaille, gibier et poisson.
51	60	1	–	1,971	Viande abattue.
289	329	1	–	1,974	Autres produits des fabricants de conserves.
30	17	–	–	248	Peaux et cuir.
5	6	–	–	703	Laine.
2,267	1,896	21	–	7,895	Tous autres produits des animaux.
2,998	2,327	188	91	15,523	Total.
5,644	3,574	2,516	91	3,197,025	Grand total, de la 3e catégorie.
					4e catégorie.
					Manufactures—
127	130	35	–	9,298	Instruments aratoires.
773	863	514	–	9,936	Ciment, briques, chaux.
343	75	127	2	3,098	Meubles et objets mobiliers.
203	203	2	–	30,598	Fer en gueuse et en saumon.
1,696	1,212	1	2	70,473	Tous autres fer et acier.
725	428	62	6	256,980	Pétrole et autres huiles.
1,404	973	7	–	22,780	Sucre.
796	371	2	30	17,421	Sel.
1,630	1,271	23	–	5,880	Vins, liqueurs et bières.
10,858	6,658	1,724	228	402,742	Marchandises non énumérées.
18,555	12,184	2,497	268	829,206	Total. 4e catégorie.
					5e catégorie.
					Produits forestiers—
–	–	13,553	500	466,061	Bois à pulpe.
112,973	11,880	5,404	215	353,896	Bois de construction scié.
99	1,240	7,974	–	9,890	Bois équarri.
12	28	182	–	1,808	Bardeaux.
1,271	86	19,966	2,689	41,432	Autres bois.
114,355	13,234	47,079	3,404	873,087	Total, 5e catégorie.
					6e catégorie.
					Produits miniers—
1,040	4,175	45	–	401,383	Houille anthracite.
2,624	351	77	–	2,327,615	Houille bitumineuse.
–	–	–	–	4,201	Coke.
–	–	–	–	10,801	Minerai de cuivre.
–	–	–	–	1,890,619	Minerai de fer.
–	–	–	–	18,859	Autre minerai.
76,220	70,021	739	–	442,470	Sable, etc.
79,884	74,547	861	–	5,095,948	Total, 6e catégorie.
218,438	103,539	52,953	3,763	9,995,266	Grand total.

Total Freight through the Canadian Canals during 1918 and 1919.

Cargaisons transportées sur les canaux canadiens en 1918 et 1919.

—	From Canadian to Canadian Ports — De ports canadiens à ports canadiens		From Canadian to United States Ports — De ports canadiens à ports des E.-U.		From United States to United States Ports — De ports des E.-U. à ports des E.-U.		From United States to Canadian Ports — De ports des E.-U. à ports canadiens		Tons — Tonnage		Tons — Tonnage	Origin of Cargo — Origine de la cargaison	
	Up — En montant	Down — En descendant	Up — En montant	Down — En descendant	Up — En montant	Down — En descendant	Up — En montant	Down — En descendant	Up — En montant	Down — En descendant	Total	Canadian — Canada	United States — Etats-Unis
1918.	Tons — Tonnes	Tons — Tonnes	Tons — Tonnes	Tons — Tonnes	Tons — Tonnes	Tons — Tonnes	Tons — Tonnes	Tons — Tonnes	Tons — Tonnes	Tons — Tonnes	Tons — Tonnes	Tons — Tonnes	Tons — Tonnes
Sault Ste. Marie	225,857	877,507	9,520	241,094	342,237	10,481,093	651,247	85,156	1,228,861	11,684,850	12,913,711	1,336,861	11,576,850
Welland	95,285	385,684	76,712	–	9,923	5,985	–	1,600,709	181,920	1,992,378	2,174,298	495,607	1,678,691
St. Lawrence	183,694	407,728	261,309	66,369	–	–	6,551	2,105,483	451,554	2,579,580	3,031,134	890,940	2,140,194
Chambly	2,897	11,833	247,826	–	–	–	–	106,630	250,723	118,463	369,186	262,556	106,630
St. Peter's	13,915	45,801	–	–	–	–	–	–	13,915	45,801	59,716	59,716	–
Murray	40,370	3,531	35	–	–	–	–	799	40,405	4,330	44,735	43,901	834
Ottawa	13,715	83,732	–	63,486	–	–	6,237	–	19,952	147,218	167,170	159,700	7,470
Rideau	34,564	19,572	–	–	–	–	–	–	34,564	19,572	54,136	50,663	3,473
Trent	16,796	48,097	–	–	–	–	–	–	16,796	48,097	64,893	64,893	–
St. Andrews	4,626	14	–	–	–	–	–	–	4,626	14	4,640	4,640	–
Grand Total	631,719	1,883,499	595,402	370,949	352,160	10,487,078	664,035	3,898,777	2,243,316	16,640,303	18,883,619	3,369,477	15,514,142
1919.													
Sault Ste. Marie	261,443	1,308,516	1,054	50,820	83,855	2,168,683	234,328	29,386	580,680	3,557,405	4,138,085	1,606,311	2,531,774
Welland	175,593	923,020	–	–	12,870	5,766	–	1,053,530	188,463	1,982,316	2,170,779	1,079,087	1,091,692
St. Lawrence	213,297	1,013,698	289,668	23,738	200	–	5,428	1,345,590	508,593	2,383,026	2,891,619	1,498,322	1,393,297
Chambly	4,698	10,579	123,158	–	–	–	–	104,526	127,856	115,105	242,961	138,420	104,541
St. Peter's	16,661	48,218	–	–	–	–	–	–	16,661	48,218	64,879	64,879	–
Murray	104,948	2,634	–	–	–	–	668	–	105,616	2,634	108,250	107,547	703
Ottawa	15,145	176,735	–	23,298	–	–	3,260	–	18,405	200,033	218,438	215,178	3,260
Rideau	66,914	32,560	30	–	–	–	–	4,035	66,944	36,595	103,539	99,371	4,168
Trent	22,261	30,692	–	–	–	–	–	–	22,261	30,692	52,953	52,953	–
St. Andrews	3,427	336	–	–	–	–	–	–	3,427	336	3,763	3,763	–
Grand Total	884,387	3,546,988	413,910	97,856	96,925	2,174,449	243,684	2,537,067	1,638,906	8,356,360	9,995,266	4,865,831	5,129,435

Vessel and Freight Tonnage passed through the Sault Ste. Marie Canal.

Tonnage des navires et des cargaisons ayant franchi le canal du Sault Ste. Marie.

Years — Année.	Canadian Vessels — Navires canadiens		United States Vessels — Navires des E.-U.		Total No. — Nombre total	Vessel Tonnage — Tonnage total	Freight Tonnage — Tonnage des cargaisons			Lockages — Passages d'écluses	Days Open — Jours d'ouverture	Remarks. — Observations
	No. — Nombre	Tonnage — Tonnage	No. — Nombre	Tonnage — Tonnage			Canadian — Canadiennes	United States — Etats-Unis	Total — Total	No. — Nombre	No. — Nombre	
1895	609	126,534	583	623,092	1,192	749,626	–	–	595,837	699	87	Canal first opened Sept. 9, 1895—L'inauguration du canal eut lieu le 9 sept. 1895.
1896	2,070	589,407	3,066	3,805,749	5,136	4,395,156	–	–	4,577,399	3,042	218	
1897	1,909	405,546	2,359	3,391,936	4,268	3,797,482	–	–	4,947,065	2,604	238	
1898	1,811	403,931	1,864	2,353,699	3,675	2,757,630	–	–	3,055,387	2,520	243	
1899	2,000	558,552	1,769	2,389,457	3,769	2,948,009	–	–	3,006,664	2,610	239	
1900	1,790	577,310	1,291	1,617,438	2,081	2,194,748	–	–	2,035,677	2,205	238	
1901	2,796	775,151	1,408	1,674,597	4,204	2,449,748	–	–	2,820,394	2,910	246	
1902	3,080	1,366,930	1,964	3,237,372	5,044	4,604,302	–	–	4,729,268	3,418	264	
1903	2,711	1,615,939	1,640	3,146,897	4,351	4,762,746	–	–	5,511,868	3,242	256	
1904	2,637	1,555,042	1,325	2,675,663	3,962	4,230,705	–	–	5,030,705	3,022	241	
1905	3,970	1,803,299	1,692	2,734,349	5,662	5,537,637	–	–	5,473,406	4,031	255	
1906	3,922	1,959,252	1,758	4,399,872	5,680	6,359,124	–	–	6,574,039	4,152	253	
1907	3,217	2,154,688	3,132	9,961,281	5,349	12,115,969	–	–	15,588,165	4,596	238	
1908	3,289	2,603,232	2,204	7,035,655	5,293	9,638,887	2,092,231	10,666,985	12,759,216	3,667	235	Origin of cargo first shown—Commencement des statistiques sur l'origine de la cargaison.
1909	2,597	2,988,936	3,734	14,850,738	6,331	17,839,674	3,366,495	24,494,750	27,861,245	5,046	240	
1910	2,744	3,173,494	5,228	20,187,704	7,972	23,361,198	2,345,619	33,050,068	36,395,687	6,110	248	
1911	2,713	3,108,880	4,068	16,252,340	6,781	19,361,220	3,177,581	27,774,128	30,951,709	6,802	236	
1912	2,643	3,296,229	5,213	22,536,015	7,856	25,832,244	4,090,362	35,579,293	39,669,655	6,200	240	
1913	3,279	3,793,434	5,006	22,181,007	8,285	25,974,441	4,954,734	37,744,590	42,699,324	6,266	246	
1914	3,011	3,473,292	2,966	13,827,870	6,977	17,301,162	3,609,747	23,989,437	27,599,184	4,712	239	
1915	3,000	3,041,003	1,331	5,443,812	4,331	8,484,815	2,561,734	5,189,223	7,750,957	4,374	248	
1916	4,595	4,089,937	2,094	8,703,187	6,689	12,793,124	4,155,911	12,657,738	16,813,649	4,777	245	
1917	3,199	3,182,960	2,138	8,712,604	5,337	11,895,564	2,875,590	12,571,503	15,447,092	4,142	237	
1918	3,067	2,436,500	1,992	7,594,042	5,059	10,030,542	1,336,861	11,576,850	12,913,711	4,034	241	
1919	3,140	2,817,096	929	3,671,634	4,069	6,488,730	1,606,311	2,521,774	4,138,085	3,174	247	

The decrease in 1919 in the number of American vessels, and in the American freight was due to the shortage of coal, labour troubles at the mines and at the steel plants.
American vessels totalling over 319,000 registered tons were removed from the Great Lakes during the season.
See page 23.
Decrease from 1918 in iron ore was 8,211,866 tons and in coal 661,473 tons.

La diminution constatée en 1919 dans le nombre des bateaux américains et dans le volume du fret américain est la conséquence de la disette de charbon et des grèves qui ont affecté les mines et les usines métallurgiques.

La flotte américaine des grands lacs a été réduite de plus de 319,000 tonnes enregistrées, durant la saison. Voir page 23.
Comparé à 1918, le minerai de fer a décru de 8,211,866 tonnes et la houille de 661,473 tonnes.

United States Coal Destined to Canadian Ports through Chambly, Rideau, St. Lawrence, and Welland Canals, and the Canadian and American Canals at Sault Ste. Marie, during 1919.

Charbon des Etats-Unis destiné aux ports canadiens, ayant passé par les canaux Chambly, Rideau, St-Laurent, Welland et Sault Ste-Marie (canadien et américain) durant 1919.

Canals. — Canaux	Carried in Canadian Bottoms — Transporté par batellerie canadienne	Carried in United States Bottoms — Transporté par batellerie des Etats-Unis	Total.	Per cent in Canadian Bottoms — Pourcentage de la batellerie canadienne	Per cent in United States Bottoms — Pourcentage de la batellerie des Etats-Unis
	Tons — Tonnes	Tons — Tonnes	Tons — Tonnes		
Chambly	-	95,641	95,641	-	100·00
Rideau	4,168	-	4,168	100·00	-
St. Lawrence	218,590	81,636	300,226	72·81	27·19
Welland	702,728	280,497	983,225	71·47	28·53
Sault Ste. Marie, Canadian	153,400	74,173	227,573	67·41	32·59
Sault Ste. Marie, United States	398,500	2,083,942	2,482,442	16·05	83·95
Total	1,477,386	2,615,889	4,093,275	36·09	63·91

Total Freight through the Welland Canal in 1919, carried in Canadian and in United States Bottoms.

Volume du fret passé par le canal Welland en 1919, transporté par la batellerie canadienne et par la batellerie des Etats-Unis.

Commodity — Cargaisons	Tons carried in Canadian Bottoms — Batellerie canadienne. Tonnes	Tons carried in United States Bottoms — Batellerie des Etats-Unis, Tonnes	Total tons — Total, tonnes
Barley—Orge	135,031	-	135,031
Corn—Maïs	10,999	15,726	26,725
Oats—Avoine	46,748	-	46,748
Rye—Seigle	3,208	-	3,208
Flax—Lin	1,820	-	1,820
Wheat—Blé	533,854	13,569	547,423
Flour—Farine	1,600	15,894	17,494
Dressed Mears—Viande abattue	-	895	895
Agricultural implements—Instruments aratoires	7,845	-	7,845
Iron, pig and bloom—Fer en gueuse et en saumon	9,276	-	9,276
Iron and steel—Fer et acier	18,338	2,100	20,438
Petroleum—Pétrole	147,449	-	147,449
Wines, etc.—Vins, etc	30	-	30
Merchandise—Marchandises diverses	52,531	1,238	53,769
Pulpwood—Bois à pulpe	81,120	5,377	86,497
Sawed lumber—Bois de construction scié	-	5,185	5,185
Coal (hard and soft)—Houille, anthracite et bitumineuse	702,728	283,518	986,246
Other ores—Autres minerais	-	10,870	10,870
Sand and stone—Sable et pierre	-	63,830	63,830
Total	1,752,577	418,202	2,170,779

Per cent of total in Canadian Bottoms—Pourcentage du total transporté par la batellerie canadienne .... 80·73
Per cent of total in United States Bottoms—Pourcentage du total transporté par la batellerie des Etats-Unis. 19·27

Total Canadian Wheat through the Canadian and American Canals at Sault Ste. Marie.

Blé canadien transporté sur les canaux canadien et américain du Sault Ste. Marie.

—	Canadian Canal — Canal canadien	United States Canal — Canal des Etats-Unis	Total
	Bushels — Boisseaux	Bushels — Boisseaux	Bushels — Boisseaux
1913	101,066,133	40,660,766	141,726,899
1914	77,467,833	17,564,233	95,032,066
1915	48,727,911	121,389,950	170,117,861
1916	82,807,342	102,196,325	185,003,667
1917	60,551,243	98,023,019	158,574,262
1918	19,987,255	42,312,016	62,299,271
1919	21,060,989	70,513,847	91,574,836

Total Canadian Wheat through the Canadian and American Canals at Sault Ste. Marie—Showing destination.

Blé canadien transporté sur les canaux canadien et américain du Sault Ste. Marie, avec indication de sa destination.

To— / Pour—	Montreal — Montréal	Georgian Bay — Baie Georgienne	Other Canadian Ports — Autres ports canadiens	Buffalo — Buffalo	Total
	Bushels — Boisseaux	Bushels — Boisseaux	Bushels — Boisseaux	Bushels — Boisseaux	Bushels — Boisseaux
1913	15,186,632	26,054,001	28,973,333	71,512,933	141,726,899
1914	10,283,166	24,864,467	34,350,699	25,533,734	95,032,066
1915	4,025,010	25,315,999	33,067,613	107,709,239	170,117,861
1916	1,686,482	48,007,361	28,029,847	107,279,977	185,003,667
1917	1,280,170	52,453,042	31,369,487	73,471,563	158,574,262
1918	728,500	38,774,391	20,638,204	2,158,176	62,299,271
1919	563,003	53,793,931	33,090,288	4,127,614	91,574,836

"Other Canadian Ports" refers chiefly to Port Colborne and Goderich, for details see page 17.
«Autres ports canadiens» se rapporte principalement à Port Colborne et Goderich. Pour détails, voir page 17.

Canadian Grain and Flour from Fort William, Port Arthur through the Canals at Sault Ste. Marie, during 1919.

Grain et farine canadiens expédiés de Fort William et Port Arthur et ayant passé par les canaux du Sault Ste. Marie en 1919.

——	Canadian Canal — Canal canadien	American Canal — Canal américain	Total
	Bushels — Boisseaux	Bushels — Boisseaux	Bushels — Boisseaux
Wheat—Blé	21,060,989	70,513,847	91,574,836
Oats—Avoine	11,149,582	5,151,271	16,300,853
Barley—Orge	7,300,677	5,573,200	12,873,877
Rye—Seigle	660,005	100,000	760,005
Flax—Lin	592,650	245,392	838,042
*Flour—Farine	11,131,650	1,785,510	12,917,160
Total	51,895,553	83,369,220	135,264,773

*2,473,700 barrels of Canadian flour went through the Canadian Canal, and 396,780 barrels through the American Canal, making an aggregate of 2,870,480 barrels equivalent to 12,917,160 bushels of Wheat at 4½ bushels to a barrel.
*2,473,700 barils de farine canadienne ont passé par le canal canadien et 396,780 barils par le canal américain, soit au total 2,870,480 barils, équivalant à 12,917,160 boisseaux de blé, à raison de 4½ boisseaux au baril.

Canadian Grain and Flour passing through the Canadian and American canals at Sault Ste. Marie in 1919.

Grain et farine canadiens ayant passé par les canaux canadien et américain du Sault Ste-Marie en 1919.

——	Percentage in Canadian bottoms — Pourcentage de la batellerie canadienne	Percentage in United States bottoms — Pourcentage de la batellerie des Etats-Unis
Barley—Orge	89·65	10·35
Oats—Avoine	85·94	14·06
Flax—Lin	70·72	29·28
Rye—Seigle	100·00	–
Wheat—Blé	95·55	4·45
Flour—Farine	100·00	–
Total (tons—tonnes)	94·54	5·46

Items were reduced to tons to get percentages for the total.
Pour l'obtention de ces pourcentages, le volume a été réduit en tonnes.

Canadian Wheat through the Sault

Blé canadien ayant passé par les

1919	April — Avril	May — Mai	June — Juin	July — Juillet	August — Août
Canadian Canal	Bushels — Boisseaux	Bushels — Boisseaux	Bushels — Boisseaux	Bushels — Boisseaux	Bushels — Boisseaux
Fort William—Port Arthur to Montreal	43,000	28,666	–	184,270	27,567
" " " Georgian Bay	1,438,200	2,601,000	281,987	65,000	286,434
" " " Other Canadian Ports	140,000	2,918,350	2,344,750	799,169	754,000
" " " Buffalo	–	–	–	65,000	–
Total	1,621,200	5,548,016	2,626,735	1,113,439	1,068,001
American Canal					
Fort William-Port Arthur to Montreal	–	–	–	–	–
" " Georgian Bay	5,559,055	10,002,971	1,127,000	64,074	–
" " Other Canadian Ports	1,618,000	2,527,000	1,495,000	990,019	393,900
" " Buffalo	–	2,726,169	–	–	5,000
Total	7,177,055	15,256,140	2,622,000	1,054,093	398,900
Canadian and American Canals					
Fort William-Port Arthur,to Montreal	43,000	28,666	–	184,270	27,567
" " Georgian Bay	6,997,255	12,603,971	1,408,985	129,074	286,434
" " Other Canadian Ports	1,758,000	5,445,350	3,839,750	1,789,188	1,147,900
" " Buffalo	–	2,726,169	–	65,000	5,000
Grand Total	8,798,255	20,804,156	5,248,735	2,167,532	1,466,901

Canadian Oats through the Sault

Avoine canadienne ayant passé par les

1919.	April — Avril	May — Mai	June — Juin	July — Juillet	August — Août
Canadian Canal	Bushels — Boisseaux	Bushels — Boisseaux	Bushels — Boisseaux	Bushels — Boisseaux	Bushels — Boisseaux
Fort William—Port Arthur to Montreal	52,941	154,500	109,000	297,000	328,500
" " Georgian Bay	–	129 000	243,075	615,000	60,647
" " Other Canadian Ports	–	505,764	272,882	419,058	1,427,637
" " Buffalo	–	–	418,751	624,000	–
Total	52,941	789,264	1,043,708	1,955,058	1,816,784
American Canal.					
Fort William—Port Arthur to Montreal	–	–	–	–	–
" " Georgian Bay	50,500	412,083	129,000	150,000	–
" " Other Canadian Ports	–	63,125	7,570	1,765	80,000
" " Buffalo	–	–	–	300,000	97,000
Total	50,500	475,208	136,570	451,765	177,000
Canadian and American Canals					
Fort William—Port Arthur to Montreal	52,941	154,500	109,000	297,000	328,500
" " Georgian Bay	50,500	541,083	372,075	765,000	60,647
" " Other Canadian Ports	–	568,889	280,452	420,823	1,507,637
" " Buffalo	–	–	418,751	924,000	97,000
Grand Total	103,441	1,264,472	1,180,278	2,406,823	1,993,784

Ste. Marie Canals, during 1919.

canaux du Sault Ste-Marie en 1919.

September — Septembre	October — Octobre	November — Novembre	December — Décembre	Total	1919
Bushels — Boisseaux	Bushels — Boisseaux	Bushels — Boisseaux	Bushels — Boisseaux	Bushels — Boisseaux	CANAL CANADIEN
48,500	-	231,000	-	563,003	Fort William—Port Arthur à Montréal.
1,127,398	1,804,000	654,000	349,600	8,607,617	" " la Baie Georgienne.
1,563,200	1,379,200	1,441,700	485,000	11,825,369	" " d'autres ports canadiens.
-	-	-	-	65,000	" " Buffalo.
2,739,098	3,183,200	2,326,700	834,600	21,060,989	Total.
					CANAL AMÉRICAIN
-	-	-	-	-	Fort William—Port Arthur à Montréal.
3,863,100	12,652,053	8,288,061	3,630,000	45,186,314	" " la Baie Georgienne.
3,035,000	5,240,000	4,411,000	1,555,000	21,264,919	" " d'autres ports canadiens.
-	-	-	1,331,445	4,062,614	" " Buffalo.
6,898,100	17,892,053	12,699,061	6,516,445	70,513,847	Total.
					CANAUX CANADIEN ET AMÉRICAIN
48,500	-	231,000	-	563,003	Fort William—Port Arthur à Montréal.
4,990,498	14,456,053	8,942,061	3,979,600	53,793,931	" " la Baie Georgienne.
4,598,200	6,619,200	5,852,700	2,040,000	33,090,288	" " d'autres ports canadiens.
-	-	-	1,331,445	4,127,614	" " " Buffalo.
9,637,198	21,075,253	15,025,761	7,351,045	91,574,836	Grand total.

Ste. Marie Canals during 1919.

canaux du Sault Ste-Marie en 1919.

September — Septembre	October — Octobre	November — Novembre	December — Décembre	Total	1919
Bushels — Boisseaux	Bushels — Boisseaux	Bushels — Boisseaux	Bushels — Boisseaux	Bushels — Boisseaux	CANAL CANADIEN
352,008	383,000	197,000	106,000	1,979,949	Fort William—Port Arthur àMontréal.
239,118	739,707	1,545,000	520,000	4,091,547	" " la Baie Georgienne.
598,059	457,000	299,935	-	3,980,335	" " d'autres ports canadiens.
-	-	-	55,000	1,097,751	" " Buffalo.
1,189,185	1,579,707	2,041,935	681,000	11,149,582	Total.
					CANAL AMÉRICAIN.
-	63,000	-	-	63,000	Fort William—Port Arthur à Montréal.
70,000	60,000	873,228	301,500	2,046,311	" " la Baie Georgienne.
-	317,500	-	112,000	581,960	" " d'autres ports canadiens.
-	-	1.110,000	953,000	2,460,000	" " Buffalo.
70,000	440,500	1,983,228	1,366,500	5,151,271	Total.
					CANAUX CANADIEN ET AMÉRICAIN.
352,008	446,000	197,000	106,000	2,042,949	Fort William—Port Arthur à Montréal.
309,118	799,707	2,418,228	821,500	6,137,858	" " la Baie Georgienne.
598,059	774,500	299,935	112,000	4,562,295	" " d'autres ports canadiens.
-	-	1,110,000	1,008,000	3,557,751	" " Buffalo.
1,189,185	2,020,207	4,025,163	2,047,500	16,300,853	Grand total.

Canadian Barley through the Sault

Orge canadienne passée par les canaux

1919	April — Avril	May — Mai	June — Juin	July — Juillet	August — Août
CANADIAN CANAL	Bushels — Boisseaux	Bushels — Boisseaux	Bushels — Boisseaux	Bushels — Boisseaux	Bushels — Boisseaux
Fort William—Port Arthur to Montreal	17,000	284,110	320,333	241,750	272,633
" " Georgian Bay	-	457,000	730,000	145,000	314,000
" " Other Canadian Ports	-	240,000	397,166	617,000	505,000
" " Buffalo	-	-	-	-	-
Total	17,000	981,110	1,420,499	1,003,750	1,091,633
AMERICAN CANAL					
Fort William—Port Arthur to Montreal	-	-	-	-	-
" " Georgian Bay	-	1,091,000	276,000	-	-
" " Other Canadian Ports	283,000	1,096,208	175,000	-	541,900
" " Buffalo	802,000	-	-	-	65,492
Total	1,085,000	2,187,208	451,000	-	606,492
CANADIAN AND AMERICAN CANALS					
Fort William—Port Arthur to Montreal	17,000	284,110	320,333	241,750	272,633
" " Georgian Bay	-	1,548,000	979,000	145,000	314,000
" " Other Canadian Ports	283,000	1,326,208	572,166	617,000	1,046,000
" " Buffalo	802,000	-	-	-	65,492
Grand Total	1,102,000	3,168,318	1,891,499	1,003,750	1,698,125

Canadian Traffic through the American

Trafic canadien par le canal américain

Commodity.	April — Avril	May — Mai	June — Juin	July — Juillet	August — Août
	Tons — Tonnes	Tons — Tonnes	Tons — Tonnes	Tons — Tonnes	Tons — Tonnes
Barley	26,040	50,493	10,824	-	14,656
Oats	808	7,603	2,821	7,228	2,832
Rye	-	-	-	3,000	-
Flax	-	-	-	-	1,383
Wheat	215,311	457,685	78,660	31,623	11,967
Flour	-	8,658	1,166	7,346	9,607
Merchandise	-	7,003	2,202	2,322	2,604
Oils	8,591	14,000	8,030	7,895	8,194
Pulp wood and Lumber	-	12,960	9,924	23,810	13,956
Ores	-	-	-	9,600	11,536
	250,750	558,402	113,627	92,824	76,735

Percentage of grain and flour—Pourcentage du grain et de la farine, 90·93.
Percentage of other traffic—Pourcentage des autres produits, 9·17.

Ste. Marie Canals during 1919.

du Sault Ste-Marie en 1919.

September — Septembre	October — Octobre	Novembre — Novembre	Decembre — Décembre	Total	1919
Bushels — Boisseaux	Bushels — Boisseaux	Bushels — Boisseaux	Bushels — Boisseaux	Bushels — Boisseaux	CANAL CANADIEN
206,408	350,667	63,602	–	1,756,503	Fort William—Port Arthur à Montréal.
199,000	439,263	1,132,745	70,000	3,460,008	" " la Baie Georgienne.
45,000	80,000	–	–	1,884,166	" " d'autres ports canadiens.
–	–	–	200,000	200,000	" " Buffalo.
450,408	869,930	1,196,347	270,000	7,300,677	Total.
					CANAL AMÉRICAIN.
–	8,500	–	–	8,500	Fort William—Port Arthur à Montréal.
–	173,000	113,000	632,000	2,285,000	" " la Baie Georgienne.
60,000	–	–	–	2,155,208	" " d'autres ports canadiens.
–	–	–	257,000	1,124,492	" " Buffalo.
60,000	181,500	113,000	889,000	5,573,200	Total.
					CANAUX CANADIEN ET AMÉRICAIN.
206,408	359,167	63,602	–	1,765,003	Fort William—Port Arthur à Montréal.
199,000	612,263	1,245,745	702,000	5,745,008	" " la Baie Georgienne.
105,000	80,000	–	–	4,039,374	" " d'autres ports canadiens.
–	–	–	457,000	1,324,492	" " Buffalo.
510,408	1,051,430	1,309,347	1,159,000	12,873,877	Grand total.

canal at Sault Ste. Marie during 1919.

du Sault Ste-Marie en 1919.

September — Septembre	October — Octobre	November — Novembre	December — Décembre	Total	Produits
Tons — Tonnes	Tons — Tonnes	Tons — Tonnes	Tons — Tonnes	Tons — Tonnes	
1,440	4,356	2,712	21,328	131,849	Orge.
1,120	7,048	31,732	21,864	83,056	Avoine.
–	–	–	–	3,000	Seigle.
–	–	2,688	2,800	6,871	Lin.
206,943	436,762	372,091	195,493	2,006,535	Blé.
1,443	5,486	–	2,079	35,785	Farine.
634	3,349	–	–	18,114	Mrrchandises diverses.
17,940	12,617	7,455	–	84,722	Huiles.
17,682	4,404	4,314	–	87,050	Bois à pulpe et bois de construction.
–	11,200	6,720	–	39,056	Minerais.
247,202	485,222	427,712	243,564	2,496,038	

Freight Rates by Water on Wheat from Fort William and Port Arthur.

Tarifs des transports par eau sur le blé expédié de Fort William et Port Arthur.

	1916	1917	1918	1919
Fort William and Port Arthur to Montreal—Fort William et Port Arthur à Montréal—				
Per ton per mile—Par tonne et par mille	0·205 cent.	0·265 cent.	0·309 cent.	0·292 cent.
Per bushel—Par boisseau	7·55 "	9·78 "	11·39 "	10·76 "
Per ton—Par tonne	$2·52	$3·26	$3·80	$3·58
Fort William and Port Arthur to Georgian Bay—Fort William et Port Arthur à la Baie Georgienne—				
Per ton per mile—Par tonne et par mille	0·264 cent.	0·270 cent.	0·277 cent.	0·203 cent.
Per bushel—Par boisseau	4·10 "	4·25 "	4·32 "	3·15 "
Per ton—Par tonne	$1·37	$1·42	$1·44	$1·05
Fort William and Port Arthur to Other Canadian Ports*—Fort William et Port Arthur à autres ports canadiens—				
Per ton per mile—Par tonne et par mille	0·169 cent.	0·185 cent.	0·205 cent.	0·150 cent.
Per bushel—Par boisseau	3·68 "	4·18 "	4·48 "	3·46 "
Per ton—Par tonne	$1·22	$1·39	$1·49	$1·15
Fort William and Port Arthur to Buffalo—Fort William et Port Arthur à Buffalo—				
Per ton per mile—Par tonne et par mille	0·159 cent.	0·196 cent.	0·158 cent.	0·143 cent.
Per bushel—Par boisseau	4·27 "	5·00 "	4·11 "	3·73 "
Per ton—Par tonne	$1·42	$1·67	$1·37	$1·24

*Principally Port Colborne—*Principalement Port Colborne.

Freight Rates by Water on Wheat from Fort William and Port Arthur during 1918 and 1919

Tarifs des transports par eau sur le blé expédié de Fort William et Port Arthur en 1918 et 1919.

—	1918			1919		
	Average rate per bushel — Moyenne par boisseau	Average rate per ton — Moyenne par tonne	Average rate per ton per mile — Moyenne par tonne et par mille	Average rate per bushel — Mayenne par boisseau	Average rate per ton — Moyenne par tonne	Average rate per ton per mile — Moyenne par tonne et par mille
	cents	$	cents.	cents	$	cents
Fort William-Port Arthur to Montreal—Ft. William-Port Arthur à Montréal—						
April—Avril	–	–	–	12·00	4 00	0·325
May—Mai	10·50	3 49	0·284	11·50	3·83	0·312
June—Juin	10·50	3 50	0·284	–	–	–
July—Juillet	10·50	3 50	0·284	9·89	3 29	0·269
August—Août	11·359	3 78	0·308	10·50	3 50	0·285
September—Septembre	12·50	4 16	0·339	11·00	3 67	0·298
October—Octobre	12·50	4 17	0·339	–	–	–
November—Novembre	12·50	4 17	0·339	11·10	3 70	0·301
December—Décembre	–	–	–	–	–	–
Average—Moyenne	11·39	3 80	0·309	10·76	3 58	0·292
Fort William-Port Arthur to Georgian Bay—Ft. William-Pt.Arthur à la Baie Georgienne						
April—Avril	5·04	1 68	0·305	3·50	1·17	0·225
May—Mai	3·61	1 20	0·234	3·07	1·02	0·196
June—Juin	3·50	1 17	0·226	3·00	1·00	0·195
July—Juillet	3·50	1·17	0·226	2·34	0·78	0·152
August—Août	3·50	1 16	0·226	2·36	0·78	0·153
September—Septembre	4·00	1 33	0·259	2·93	0·97	0·191
October—Octobre	3·99	1 33	0·256	3·00	1·00	0·194
November—Novembre	4·11	1 37	0·266	3·00	1·00	0·196
December—Décembre	5·38	1 79	0·348	5·15	1·72	0·334
Average—Moyenne	4·32	1 44	0·277	3·15	1·05	0·203
Fort William-Port Arthur to Other Canadian Ports—Ft. William-Pt. Arthur à autres ports canadiens—						
April—Avril	5·50	1 83	0·228	3·95	1 32	0·161
May—Mai	3·50	1 16	0·173	3·31	1 10	0·164
June—Juin	3·67	1 22	0·185	3·02	1 01	0·136
July—Juillet	3·72	1 24	0·188	2·57	0 86	0·104
August—Août	3·64	1 21	0·201	3·43	1 14	0·142
September—Septembre	4·19	1 40	0·211	3·41	1·14	0·153
October—Octobre	4·27	1 42	0·206	3·41	1 14	0·144
November—Novembre	4·11	1 37	0·168	3·31	1 10	0·129
December—Décembre	5·78	1 93	0·266	5·60	1 87	0·293
Average—Moyenne	4·48	1 49	0·205	3·46	1 15	0·150
Fort William-Port Arthur to Buffalo—Ft. William-Pt. Arthur à Buffalo						
April—Avril	4·00	1 33	0·154	–	–	–
May—Mai	4·00	1 33	0·154	3·50	1 17	0·135
June—Juin	4·00	1 33	0·154	–	–	–
July—Juillet	4·00	1 33	0·154	3·00	1 00	0·115
August—Août	–	–	–	3·50	1 17	0·135
September—Septembre	–	–	–	–	–	–
October—Octobre	–	–	–	–	–	–
November—Novembre	6·00	2 00	*0·330	–	–	–
December—Décembre	–	–	–	6·00	2 00	0·231
Average—Moyenne	4·11	1 37	0·158	3·73	1 24	0·143

*To Detroit instead of Buffalo—A Détroit, au lieu de Buffalo.

Vessel and Freight Tonnage passed through the Welland Canal.

Tonnage des navires et des cargaisons ayant passé par le Canal Welland.

Years. — Années.	Canadian Vessels. — Batellerie canadienne		U. S. Vessels. — Batellerie des E.-U.		Total No. — Nombre total.	Vessel Tonnage. — Tonnage des navires.	Freight Tonnage. — Tonnage des cargaisons.		
	No. — Nombre.	Tonnage.	No. — Nombre.	Tonnage.			Canadian. — Canadiennes.	United Sta. — Des E.-U.	Total.
1890	2135	615,821	748	506,648	2883	1,122,469			1,016,165
1891	1788	527,892	806	682,264	2594	1,110,156			975,013
1892	1818	592,078	797	600,223	2615	1,192,301			955,554
1893	1468	493,595	1375	994,148	2843	1,487,743			1,294,823
1894	1473	564,035	939	688,910	2412	1,252,945			1,008,221
1895	1513	518,627	709	549,746	2222	1,068,373			869,595
1896	1676	593,341	1090	860,106	2766	1,453,447			1,279,987
1897	1588	589,127	1137	943,134	2725	1,532,261			1,274,292
1898	1325	518,578	1059	894,309	2384	1,412,887			1,140,077
1899	1679	559,300	523	501,373	2202	1,060,673			789,770
1900	1765	575,381	634	437,431	2399	1,012,812			719,360
1901	1101	413,597	446	391,983	1547	805,580			620,209
1902	1011	393,357	557	432,366	1568	825,723			665,387
1903	955	465,296	832	571,700	1787	1,036,996			1,002,919
1904	799	435,049	634	416,964	1433	852,013			811,371
1905	768	479,389	827	622,106	1595	1,101,495			1,092,050
1906	866	602,876	670	647,152	1536	1,250,028			1,201,967
1907	1127	753,713	855	830,000	1982	1,583,713			1,614,132
1908	1531	992,237	820	670,934	2351	1,663,171	776,245	927,208	1,703,453*
1909	1724	1,185,974	709	677,884	2433	1,863,858	1,050,241	975,710	2,025,951
1910	1852	1,461,499	692	687,018	2544	2,148,517	1,196,946	1,129,344	2,326,290
1911	1664	1,541,548	816	755,631	2480	2,297,179	1,296,480	1,241,149	2,537,629
1912	1946	1,814,965	959	864,535	2905	2,679,500	1,553,116	1,298,799	2,851,915
1913	2411	2,376,778	818	787,752	3229	3,154,530	2,093,406	1,477,308	3,570,714
1914	2902	2,878,483	790	757,212	3692	3,635,695	2,013,619	1,847,350	3,860,969
1915	2126	2,032,348	796	822,847	2922	2,855,195	1,426,256	1,634,756	3,061,012
1916	2092	1,794,722	847	718,897	2939	2,513,619	1,054,480	1,490,484	2,544,964
1917	2554	2,284,873	697	491,388	3251	2,776,261	981,914	1,508,628	2,490,542
1918	2088	1,760,301	1104	835,088	3192	2,595,389	495,607	1,678,691	2,174,298
1919	2344	1,924,419	869	691,595	3213	2,616,014	1,079,087	1,091,692	2,170,779

*Origin of cargo first shown. Début des statistiques d'origine.

Table 1.—Total Number, Tonnage and Nationality of Vessels passed through the Canadian Canals during 1919.

Tableau 1.—Nombre, tonnage et pavillon des navires en circulation sur les canaux canadiens en 1919.

Vessels — Navires	Total Number — Nombre total	From Canadian to Canadian Ports — De ports canadiens à ports canadiens		From Canadian to United States Ports — De ports canadiens à ports des Etats-Unis		From United States to United States Ports — De ports des Etats-Unis à ports des Etats-Unis		From United States to Canadian Ports — De ports des Etats-Unis à ports canadiens		Tons — Tonnage		Total Tons — Tonnage total
		Up — En montant	Down — En descendant	Up — En montant	Down — En descendant	Up — En montant	Down — En descendant	Up — En montant	Down — En descendant	Up — En montant	Down — En descendant	
CANADIAN VESSELS—NAVIRES CANADIENS												
Steam and Sail—A vapeur et à voiles.												
Sault Ste. Marie	3,140	1,602,583	1,005,755	20,831	93,774	12,482	-	72,033	9,638	1,707,929	1,109,167	2,817,096
Welland	2,344	434,586	489,606	486,394	923	27,430	-	5,929	479,551	954,339	970,080	1,924,419
St. Lawrence	5,882	881,238	963,695	637,440	834	5,373	1,593	1,913	615,687	1,525,964	1,581,809	3,107,773
Chambly	383	28,449	26,954	6,174	-	-	-	99	3,928	34,722	30,882	65,604
St. Peter's	1,155	39,812	38,600	-	-	-	-	-	-	39,812	38,600	78,412
Murray	586	80,519	70,952	96	270	10	-	434	329	81,059	71,551	152,610
Ottawa	1,642	137,725	146,381	-	1,197	-	-	786	-	138,511	147,578	286,089
Rideau	1,833	59,817	61,726	253	-	-	-	-	780	60,070	62,506	122,576
Trent	3,594	79,664	76,231	-	-	-	-	-	-	79,664	76,231	155,895
St. Andrews	123	14,148	11,351	-	-	-	-	-	-	14,148	11,351	25,499
Total Canadian—Total, navires canadiens	20,682	3,358,541	2,891,251	1,151,188	96,998	45,295	1,593	81,194	1,109,913	4,636,218	4,099,755	8,735,973
UNITED STATES VESSELS—NAVIRES DES ETATS-UNIS.												
Steam and Sail—A vapeur et à voiles.												
Sault Ste. Marie	929	10,799	2,585	42,101	107,154	2,354,099	1,094,657	52,559	7,680	2,459,558	1,212,076	3,671,634
Welland	869	30,778	33,951	87,851	-	40,520	38,264	2,071	458,160	161,220	530,375	691,595
St. Lawrence	1,066	13,566	15,889	202,118	8,726	3,054	19,108	5,756	500,955	224,494	544,678	769,172
Chambly	1,040	107	990	51,963	306	99	-	-	54,140	52,169	55,436	107,605
St. Peter's	17	1,054	368	-	50	-	-	50	-	1,104	418	1,522
Murray	21	-	-	351	1,976	38	30	15	24	404	2,030	2,434
Ottawa	148	2,818	1,016	-	7,138	-	-	3,949	98	6,767	8,252	15,019
Rideau	2	96	96	-	-	-	-	-	-	96	96	192
Trent	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
St. Andrews	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total United States—Total, navires des Etats-Unis.	4,092	59,218	54,895	384,384	125,350	2,397,810	1,152,059	64,400	1,021,057	2,905,812	2,353,361	5,259,173
Grand Total, Canadian and United States—Grand total, navires canadiens et des Etats-Unis	24,774	3,417,759	2,946,146	1,535,572	222,348	2,443,105	1,153,652	145,594	2,130,970	7,542,030	6,453,116	13,995,146

Table 2.—Total Number, Tonnage and Nationality of Vessels passed through the Canadian Canals during 1919.

Tableau 2.—Nombre, tonnage et pavillon des navires en circulation sur les canaux canadiens en 1919.

Canadian American Steam-Sail—Canadiens et américains—à vapeur et à voiles.

Vessels — Navires	Total Number — Nombre total	From Canadian to Canadian Ports — De ports canadiens à ports canadiens		From Canadian to United States Ports — De ports canadiens à ports canadiens Etats-Unis		From United States to United States Ports — De ports des Etats-Unis à ports des Etats-Unis		From United States to Canadian Ports — De ports des Etats-Unis à ports canadiens		Tons — Tonnage		Total Tons — Tonnage total
		Up — En montant	Down — En descendant	Up — En montant	Down — En descendant	Up — En montant	Down — En descendant	Up — En montant	Down — En descendant	Up — En montant	Down — En descendant	
Sault Ste. Marie Canal—Canal du Sault Ste. Marie.												
Canadian Vessels, Steam—Navires canadiens, à vapeur	2,807	1,562,363	971,486	20,831	93,774	12,482	-	71,390	9,638	1,667,066	1,074,898	2,741,964
Canadian Vessels, Sail—Navires canadiens, à voiles	333	40,220	34,269	-	-	-	-	643	-	40,863	34,269	75,132
Total Canadian—Total, batellerie canadienne	3,140	1,602,583	1,005,755	20,831	93,774	12,482	-	72,033	9,638	1,707,929	1,109,167	2,817,096
United States Vessels, Steam—Navires des Etats-Unis, à vapeur	890	8,881	1,572	42,101	106,947	2,350,198	1,092,373	50,356	7,680	2,451,536	1,208,572	3,660,108
United States Vessesl, Sail—Navires des Etats-Unis, à voiles	39	1,918	1,013	-	207	3,901	2,284	2,203	-	8,022	3,504	11,526
Total United States—Total, batellerie des Etats-Unis	929	10,799	2,585	42,101	107,154	2,354,099	1,094,657	52,559	7,680	2,459,558	1,212,076	3,671,634
Grand total, Sault Ste. Marie Canal—Grand total, canal du Sault Ste-Marie	4,069	1,613,382	1,008,340	62,932	200,928	2,366,581	1,094,657	124,592	17,318	4,167,487	2,321,243	6,488,730
Welland Canal—Canal Welland.												
Canadian Vessels, Steam—Navires canadiens, à vapeur	2,038	373,084	414,112	458,670	923	25,788	-	3,564	444,051	861,106	859,086	1,720,192
Canadian Vessels, Sail—Navires canadiens, à voiles	306	61,502	75,494	27,724	-	1,642	-	2,365	35,500	93,233	110,994	204,227
Total Canadian—Total, batellerie canadienne	2,344	434,586	489,606	486,394	923	27,430	-	5,929	479,551	954,339	970,080	1,924,419
United States Vessels, Steam, —Navires des Etats-Unis à vapeur	853	30,778	33,951	85,704	-	39,953	36,892	2,071	455,039	158,506	525,882	684,388
United States Vessels, Sail—Navires des Etats-Unis, à voiles	16	-	-	2,147	-	567	1,372	-	3,121	2,714	4,493	7,207
Total United States—Total, batellerie des Etats-Unis	869	30,778	33,951	87,851	-	40,520	38,264	2,071	458,160	161,220	530,375	691,595
Grand Total Welland Canal—Grand total, canal Welland	3,213	465,364	523,557	574,245	923	67,950	38,264	8,000	937,711	1,115,559	1,500,455	2,616,014

St. Lawrence Canals—Canaux du St-Laurent.												
Canadian Vessels, Steam—Navires canadiens, à vapeur	3,910	653,702	735,821	538,841	590	5,373	715	1,766	516,568	1,199,682	1,253,694	2,453,376
Canadian Vessels, Sail—Navires canadiens, à voiles	1,972	227,536	227,874	98,599	244	–	878	147	99,119	326,282	328,115	654,397
Total Canadian—Total, batellerie canadienne	5,882	881,238	963,695	637,440	834	5,373	1,593	1,913	615,687	1,525,964	1,581,809	3,107,773
United States Vessels, Steam—Navires des Etats-Unis, à vapeur	878	8,529	12,879	201,835	62	2,354	19,108	755	500,955	213,473	533,004	746,477
United States Vessels, Sail—Navires des Etats-Unis, à voiles	188	5,037	3,010	283	8,664	700	–	5,001	–	11,021	11,674	22,695
Total United States—Total, batellerie des Etats-Unis	1,066	13,566	15,889	202,118	8,726	3,054	19,108	5,756	500,955	224,494	544,678	769,172
Grand Totals, St. Lawrence Canals—Grand total, canaux du St-Laurent	6,948	894,804	979,534	839,558	9,560	8,422	20,701	7,669	1,116,642	1,750,458	2,126,487	3,876,945
Chambly Canal—Canal Chambly.												
Canadian Vessels, Steam—Navires canadiens, à vapeur	138	21,376	19,712	–	–	–	–	–	127	21,376	19,839	41,215
Canadian Vessels, Sail—Navires canadiens, à voiles	245	7,073	7,242	6,174	–	–	–	99	3,801	13,346	11,043	24,389
Total Canadian—Total, batellerie canadienne	383	28,449	26,954	6,174	–	–	–	99	3,928	34,722	30,882	65,604
United States Vessels, Steam—Navires des Etats-Unis, à vapeur	1	–	–	–	–	–	–	–	20	–	20	20
United States Vessels, Sail—Navires des Etats-Unis, à voiles	1,039	107	990	51,963	306	99	–	–	54,120	52,169	55,416	107,585
Total United States—Total, batellerie des Etats-Unis	1,040	107	990	51,963	306	99	–	–	54,140	52,169	55,436	107,605
Grand Total Chambly Canal—Grand total, canal Chambly	1,423	28,556	27,944	58,137	306	99	–	99	58,068	86,891	86,318	173,209
St. Peter's Canal—Canal St-Pierre.												
Canadian Vessels, Steam—Navires canadiens, à vapeur	291	15,003	12,979	–	–	–	–	–	–	15,003	12,979	27,982
Canadian Vessels, Sail—Navires canadiens, à voiles	864	24,809	25,621	–	–	–	–	–	–	24,809	25,621	50,430
Total Canadian—Total, batellerie canadienne	1,155	39,812	38,600	–	–	–	–	–	–	39,812	38,600	78,412
United States Vessels, Steam—Navires des Etats-Unis, à vapeur	16	1,038	368	–	50	–	–	50	–	1,088	418	1,506
United States Vessels, Sail—Navires des Etats-Unis, à voiles	1	16	–	–	–	–	–	–	–	16	–	16
Total United States—Total, batellerie des Etats-Unis	17	1,054	368	–	50	–	–	50	–	1,104	418	1,522
Grand Total St. Peter's Canal—Grand total, canal St-Pierre	1,172	40,866	38,968	–	50	–	–	50	–	40,916	39,018	79,934

Table 2.—Total Number, Tonnage and Nationality of Vessels passed through the Canadian Canals during 1919.

Tableau 2.—Nombre, tonnage et pavillon des navires en circulation sur les canaux canadiens en 1919.

Canadian American Steam-Sail—Canadiens et américains—à vapeur et à voiles.

Vessels — Navires	Total Number — Nombre total	From Canadian to Canadian Ports — De ports canadiens à ports canadiens		From Canadian to United States Ports — De ports canadiens à ports des Etats-Unis		From United States to United States Ports — De ports des Etats-Unis à ports des Etats-Unis		From United States to Canadian Ports — De ports des Etats-Unis à ports des canadiens		Tons — Tonnage		Total Tons — Tannage Total
		Up — En montant	Down — En descendant	Up — En montant	Down — En descendant	Up — En montant	Down — En descendant	Up — En montant	Down — En descendant	Up — En montant	Down — En descendant	—
Murray Canal—Canal Murray.												
Canadian Vessels, Steam—Navires canadiens, à vapeur	436	42,990	42,065	96	270	10	-	434	329	43,530	42,664	86,194
Canadian Vessels, Sail—Navires canadiens, à voiles	150	37,529	28,887	-	-	-	-	-	-	37,529	28,887	66,416
Total Canadian—Total, batellerie canadienne	586	80,519	70,952	96	270	10	-	434	329	81,059	71,551	152,610
United States Vessels, Steam—Navires des Etats-Unis, à vapeur	16	-	-	351	186	38	27	15	16	404	229	633
United States Vessels, Sail—Navires des Etats-Unis, à voiles	5	-	-	-	1,790	-	3	-	8	-	1,801	1,801
Total United States—Total, batellerie des Etats-Unis	21	-	-	351	1,976	38	30	15	24	404	2,030	2,434
Grand Total, Murray Canal—Grand total, canal Murray	607	80,519	70,952	447	2,246	48	30	449	353	81,463	73,581	155,044
Ottawa Canals—Canaux de l'Ottawa.												
Canadian Vessels, Steam—Navires canadiens, à vapeur	510	49,854	52,324	-	112	-	-	112	-	49,966	52,436	102,402
Canadian Vessels, Sail—Navires canadiens, à voiles	1,132	87,871	94,057	-	1,085	-	-	674	-	88,545	95,142	183,687
Total Canadian—Total, batellerie canadienne	1,642	137,725	146,381	-	1,197	-	-	786	-	138,511	147,578	286,089
United States Vessels, Steam—Navires des Etats-Unis, à vapeur	1	-	99	-	-	-	-	-	-	-	99	99
United States Vessels, Sail—Navires des Etats-Unis, à voiles	147	2,818	917	-	7,138	-	-	3,949	98	6,767	8,153	14,920
Total United States—Total, batellerie des Etats-Unis	148	2,818	1,016	-	7,138	-	-	3,949	98	6,767	8,252	15,019
Grand Total, Ottawa Canals—Grand total, canaux de l'Ottawa	1,790	140,543	147,397	-	8,335	-	-	4,735	98	145,278	155,830	301,108

Rideau Canal—Canal Rideau.												
Canadian Vessels, Steam—Navires canadiens, à vapeur	1,502	38,585	40,208	253	–	–	–	–	780	38,838	40,988	79,826
Canadian Vessels, Sail—Navires canadiens, à voiles	331	21,232	21,518	–	–	–	–	–	–	21,232	21,518	42,750
Total Canadian—Total, batellerie canadienne	1,833	59,817	61,726	253	–	–	–	–	780	60,070	62,506	122,576
United States Vessels, Steam—Navires des Etats-Unis, à vapeur	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
United States Vessels, Sail—Navires des Etats-Unis, à voiles	2	96	96	–	–	–	–	–	–	96	96	192
Total United States—Total, batellerie des Etats-Unis	2	96	96	–	–	–	–	–	–	96	96	192
Grand Total, Rideau Canal—Grant total, canal Rideau	1,835	59,913	61,822	253	–	–	–	–	780	60,166	62,602	122,768
Trent Canals—Canaux de Trent.												
Canadian Vessels, Steam—Navires canadiens, à vapeur	3,011	63,060	60,130	–	–	–	–	–	–	63,060	60,130	123,190
Canadian Vessels, Sail—Navires canadiens, à voiles	583	16,604	16,101	–	–	–	–	–	–	16,604	16,101	32,705
Total Canadian—Total, batellerie canadienne	3,594	79,664	76,231	–	–	–	–	–	–	79,664	76,231	155,895
United States Vessels, Steam—Navires des Etats-Unis, à vapeur	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
United States Vessels, Sail—Navires des Etats-Unis, à voiles	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Total United States—Total, batellerie des Etats-Unis	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Grand Total, Trent Canals—Grand total, canaux de Trent	3,594	79,664	76,231	–	–	–	–	–	–	79,664	76,231	155,895
St. Andrews Canal—Canal St-André.												
Canadian Vessels, Steam—Navires canadiens, à vapeur	92	8,480	7,524	–	–	–	–	–	–	8,480	7,524	16,004
Canadian Vessels, Sail—Navires canadiens, à voiles	31	5,668	3,827	–	–	–	–	–	–	5,668	3,827	9,495
Total Canadian—Total, batellerie canadienne	123	14,148	11,351	–	–	–	–	–	–	14,148	11,351	25,499
United States Vessels, Steam—Navires des Etats-Unis, à vapeur	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
United States Vessels, Sail—Navires des Etats-Unis, à voiles	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Total United States—Total, batellerie des Etats-Unis	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Grand Total, St. Andrew's Canal—Grand total, canal St-André	123	14,148	11,351	–	–	–	–	–	–	14,148	11,351	25,499

*Sail includes all barges and vessels that are not self propelled. * «A voiles » embrasse toutes les péniches et autres embarcations qui ne circulent pas par leurs propres moyens.

Table 3.—Classified Tonnage of all Vessels passed

Tableau 3.—Classification du tonnage de toutes les

SAULT STE.

CANAL DU SAULT

CANADIAN VESSELS—BATELLERIE CANADIENNE

Class — Classe	Steam Vessels — Vapeurs	No. — Nomb.	Tonnage	Class — Classe	Sailing Vesels — Voiliers	No. — Nomb.	Tonnage
	ton. —				ton. —		
1	5,000 (to–à) 5.704........tonnes	2	6,264	1	5,000 (to–à) ....tonnes	–	–
2	4,000 (to–à) 5,000........ "	5	22,450	2	4,000 (to–à) 5,000...... "	–	–
3	3,000 (to–à) 4,000........ "	7	24,400	3	3,000 (to–à) 4,000...... "	–	–
4	2,000 (to–à) 3,000........ "	11	26,700	4	2,000 (to–à) 3,000...... "	–	–
5	1,000 (to–à) 2,000........ "	27	37,400	5	1,000 (to–à) 2,000...... "	1	1,150
6	Under—Au-dessous de 1,000.................. "	118	11,465	6	Under—Au-dessous de 1,000................ "	39	4,850
	Total....................	170	128,679		Total................	40	6,000

WELLAND

CANAL

Class — Classe	Steam Vessels — Vapeurs	No. — Nomb.	Tonnage	Class — Classe	Sailing Vesels — Voiliers	No. — Nomb.	Tonnage
	ton. —				ton. —		
1	250 (to–à) 1,669.........tonnes	89	85,819	1	250 (to–à) 1,375.......tonnes	33	22,250
2	200 (to–à) 249......... "	3	725	2	200 (to–à) 249....... "	1	250
3	150 (to–à) 199......... "	4	750	3	150 (to–à) 199....... "	6	1,170
4	100 (to–à) 149........... "	3	390	4	100 (to–à) 149....... "	1	110
5	50 (to–à) 99......... "	7	505	5	50 (to–à) 99....... "	5	310
6	Under—Au-dessous de 50..................... "	35	1,010	6	Under—Au-dessous de 50................ "	2	10
	Total................	141	89,199		Total...............	48	24,100

ST. LAWRENCE

CANAUX DU

Class — Classe	Steam Vessels — Vapeurs	No. — Nomb.	Tonnage	Class — Classe	Sailing Vesels — Voiliers	No. — Nomb.	Tonnage
	ton. —				ton. —		
1	250 (to–à) 2,500..........tonnes	132	133,750	1	250 (to–à) 1,150.......tonnes	78	39,475
2	200 (to–à) 249.......... "	3	650	2	200 (to–à) 249....... "	20	4,150
3	150 (to–à) 199.......... "	6	1,000	3	150 (to–à) 199....... "	47	7,700
4	100 (to–à) 149.......... "	8	925	4	100 (to–à) 149....... "	47	5,100
5	50 (to–à) 99.......... "	25	1,740	5	50 (to–à) 99....... "	19	1,380
6	Under—Au-dessous de 50..........................	26	690	6	Under—Au-dessous de 50................ "	17	410
	Total....................	200	138,755		Total.................	228	58,215

TRENT, RIDEAU, OTTAWA,

CANAUX TRENT, RIDEAU

Class — Classe	Steam Vessels — Vapeurs	No. — Nomb.	Tonnage	Class — Classe	Sailing Vesels — Voiliers	No. — Nomb.	Tonnage
	Tons —				Tons —		
1	250 (to–à) 480...........tonnes	5	1,750	1	250 (to–à) 350.........tonnes	3	920
2	200 (to–à) 249........... "	–	–	2	200 (to–à) 249......... "	9	1,920
3	150 (to–à) 199........... "	3	490	3	150 (to–à) 199......... "	29	4,780
4	100 (to–à) 149........... "	6	680	4	100 (to–à) 149......... "	40	4,760
5	50 (to–à) 99........... "	20	1,295	5	50 (to–à) 99......... "	19	1,280
6	Under—Au-dessous de 50..................... "	161	1,555	6	Under—Au-dessous de 50.................. "	22	420
	Total....................	195	5,770		Total.................	122	14,080

NOTE—A vessel is counted only once for each canal.
NOTA—Une embarcation n'est comptée qu'une seule fois dans chaque canal.

SESSIONAL PAPER No. 20a.

through the following Canals, during 1919.

embarcations passées par les canaux suivants, en 1919.

MARIE CANAL.

STE-MARIE.

UNITED STATES VESSELS—BATELLERIE DES ETATS-UNIS.

Class — Classe	Steam Vessels — Vapeurs	No. — Nomb.	Tonnage	Class — Classe	Sailing Vessels — Voiliers	No. — Nomb.	Tonnage
	tons —				tons —		
I	5,000 (to-à) 6,498........ tonnes	57	313,698	1	5,000 (to-à) ....tonnes	–	–
2	4,000 (to-à) 5,000........ "	78	365,200	2	4,000 (to-à) 5,000...... "	–	–
3	3,000 (to-à) 4,000........ "	80	280,600	3	3,000 (to-à) 4,000...... "	–	–
4	2,000 (to-à) 3,000........ "	39	109,000	4	2,000 (to-à) 3,000...... "	–	–
5	1,000 (to-à) 2,000........ "	26	42,600	5	1,000 (to-à) 2,000...... "	–	–
6	Under—Au-dessous de 1,000.................. "	24	4,395	6	Under—Au-dessous de 1,000................ "	10	423
	Total..................	304	1,115,493		Total................	10	423

CANAL.

WELLAND.

Class — Classe	Steam Vessels — Vapeurs	No. — Nomb.	Tonnage	Class — Classe	Sailing Vessels — Voiliers	No. — Nomb.	Tonnage
	tons —				tons —		
1	250 (to-à) 1,900.........tonnes	204	348,900	1	250 to 1,890...........tonnes	3	3,165
2	200 (to-à) 249......... "	–	–	2	200 (to-à) 249........ "	–	–
3	150 (to-à) 199......... "	13	2,480	3	150 (to-à) 199......... "	–	–
4	100 (to-à) 149......... "	4	520	4	100 (to-à) 149........ "	2	300
5	50 (to-à) 99......... "	13	940	5	50 (to-à) 99........ "	–	–
6	Under—Au-dessous de 50...................	28	760	6	Under—Au-dessous de 50.................	8	200
	Total...................	262	353,600		Total.................	13	3,665

CANAL

ST-LAURENT

Class — Classe	Steam Vessels — Vapeurs	No. — Nomb.	Tonnage	Class — Classe	Sailing Vessels — Voiliers	No. — Nomb.	Tonnage
	tons —				tons —		
1	250 (to-à) 2,200..........tonnes	133	161,100	1	250 (to-à)1,100........tonnes	3	1,925
2	200 (to-à) 249.......... "	5	1,000	2	200 (to-à) 249 .... "	1	200
3	150 (to-à) 199.......... "	6	950	3	150 (to-à) 199........ "	–	–
4	100 (to-à) 149.......... "	18	1,825	4	100 (to-à) 149........ "	44	4,525
5	50 (to-à) 99.......... "	3	200	5	50 (to-à) 99........ "	8	720
6	Under—Au-dessous de 50.................... "	10	300	6	Under—Au-dessous de 50................. "	2	50
	Total....................	175	165,375		Total.................	58	7,420

AND CHAMBLY CANALS

OTTAWA ET CHAMBLY

Class — Classe	Steam Vessels — Vapeurs	No. — Nomb.	Tonnage	Class — Classe	Sailing Vessels — Voiliers	No. — Nomb.	Tonnage
					tons —		
				1	250 (to-à) ....tonnes	–	–
				2	200 (to-à) 230......... "	5	1,056
				3	150 (to-à) 199......... "	7	1,100
				4	100 (to-à) 149......... "	75	8,710
				5	50 (to-à) 99......... "	69	6,430
				6	Under—Au-dessous de 50.................. "	3	110
					Total.................	159	17,406

Table 4.—Comparative Statement of all the Canals for the years ended December 31, 1918 and 1919.

Tableau 4.—Etat comparatif pour l'ensemble des canaux, durant les années terminées le 31 décembre 1918 et 1919.

Commodities—Produits	1918	1919	Increase — Augmentation	Decrease — Diminution
Class No. 1—1ère catégorie	Tons — Tonnes	Tons — Tonnes	Tons — Tonnes	Tons — Tonnes
Canadian vessels, steam—Vapeurs canadiens	6,401,007	7,392,345	991,338	-
Canadian vessels, sail—Voiliers canadiens	1,399,965	1,343,628	-	56,337
United States vessels, steam—Vapeurs des Etats-Unis	9,202,963	5,093,231	-	4,109,732
United States vessels, sail—Voiliers des Etats-Unis	413,237	165,942	-	247,295
Total Class No. 1—Total, 1ère catégorie	17,417,172	13,995,146	-	3,422,026
Class No. 2—2e catégorie	No. — Nomb.	No. — Nomb.	No. — Nomb.	No. — Nomb.
Passengers—Passagers	212,151	291,800	79,649	-
Class No. 3—3e catégorie	Tons — Tonnes	Tons — Tonnes	Tons — Tonnes	Tons — Tonnes
Barley—Orge	145,620	467,397	321,777	-
Buckwheat—Sarrasin	4	7	3	-
Corn—Maïs	3,626	52,060	48,434	-
Oats—Avoine	231,240	291,032	59,792	-
Rye—Seigle	27,805	84,849	57,044	-
Flax—Lin	54,788	23,002	-	31,786
Peas—Pois	67	39	-	28
Wheat—Blé	1,330,740	1,861,299	530,559	-
Flour—Farine	319,733	363,198	43,465	-
Hay—Foin	32,682	18,624	-	14,058
Other mill products—Autres produits de meunerie	5,525	10,896	5,371	-
Fruit and vegetables—Fruits et légumes	3,578	4,497	919	-
Potatoes—Pommes de terre	4,209	4,602	393	-
Live stock—Animaux vivants	1,167	1,295	128	-
Poultry, game and fish—Volailles, gibier et poisson	3,224	1,437	-	1,787
Dressed meats—Viande abattue	8,854	1,971	-	6,883
Other packing house products—Autres produits des fabriques de conserves	327	1,974	1,647	-
Hides and leather—Peaux et cuir	41	248	207	-
Wool—Laine	1,293	703	-	590
All other animal products—Tous autres produits animaux	7,608	7,895	287	-
Total, Class No. 3—Total, 3e catégorie	2,182,131	3,197,025	1,014,894	-
Class No. 4—4e catégorie	Tons — Tonnes	Tons — Tonnes	Tons — Tonnes	Tons — Tonnes
Agricultural implements—Instruments aratoires	1,296	9,298	8,002	-
Cement, bricks and lime—Ciment, briques et chaux	4,869	9,936	5,067	-
Household goods and furniture—Meubles et articles de ménage	1,807	3,098	1,291	-
Iron, pig and bloom—Fer en gueuse et en saumon	7,991	30,598	22,607	-
Iron and steel, all other—Fer et acier, tous autres	61,606	70,473	8,867	-
Petroleum and other oils—Pétrole et autres huiles	251,105	256,980	5,875	-
Sugar—Sucre	16,904	22,780	5,876	-
Salt—Sel	26,315	17,421	-	8,894
Wines, liquors and beers—Vins, liqueurs et bière	1,884	5,880	3,996	-
Merchandise not enumerated—Marchandises non énumérées	426,693	402,742	-	23,951
Total, Class No. 4—Total, 4e catégorie	800,470	829,206	28,736	-
Class No. 5—5e catégorie	Tons — Tonnes	Tons — Tonnes	Tons — Tonnes	Tons — Tonnes
Pulpwood—Bois à pulpe	510,868	466,061	-	44,807
Sawed lumber—Bois de construction scié	376,315	353,896	-	22,419
Square lumber—Bois de construction équarri	1,731	9,890	8,159	-
Shingles—Bardeaux	3,408	1,808	-	1,600
Other woods—Autres bois	48,334	41,432	-	6,902
Total, Class No. 5—Total, 5e catégorie	940,656	873,087	-	67,569

Table 4.—Comparative Statement of all the Canals for the years ended December 31, 1918 and 1919—*Concluded.*

Tableau 4.—Etat comparatif pour l'ensemble des canaux, durant les années terminées le 31 décembre 1918 et 1919—fin.

Commodities—Produits	1918	1919	Increase — Augmentation	Decrease — Diminution
	Tons — Tonnes	Tons — Tonnes	Tons — Tonnes	Tons — Tonnes
CLASS No. 6—6e CATÉGORIE				
Hard coal—Houille anthracite	593,411	401,383	-	192,028
Soft coal—Houille bitumineuse	3,870,350	2,327,615	-	1,542,735
Coke	4,500	4,201	-	299
Copper ore—Minerai de cuivre	22,107	10,801	-	11,306
Iron ore—Minerai de fer	10,102,495	1,890,619	-	8,211,876
Other ore—Autres minerais	14,473	18,859	4,386	-
Sand, etc.—Sable, etc	353,026	442,470	89,444	-
Total, Class No. 6—Total, 6e catégorie	14,960,362	5,095,948	-	9,864,414
Grand total	18,883,619	9,995,266	-	8,888,353

Table 5 (No. 1).—General Statement Showing the Quantity of Freight Transported on the Sault Ste. Marie Canal during the Season of Navigation in 1919.

Tableau 5 (N° 1).—Relevé général du volume de fret transporté sur le canal du Sault Ste-Marie pendant la saison de navigation 1919.

Commodities—Produits	From Canadian to Canadian Ports — De ports canadiens à ports canadiens		From Canadian to U. States Ports — De ports canadiens à ports des Etats-Unis		From U. States to U. States Ports — De ports des Etats-Unis à ports des Etats-Unis		From U. States to Canadian Ports — De ports des Etats-Unis à ports canadiens		Tons — Tonnes		Total tons — Tonnage total	Origin of Cargo — Origine de la cargaison	
	Up — En montant	Down — En descendant	Up — En montant	Down — En des cendan	Up — En montant	Down — En descendant	Up — En montant	Down — En descendant	Up — En montant	Down — En descendant		Canadian — Canada	U. States — Etats-Unis
Agricultural implements—Instruments aratoires	890	–	–	–	–	–	–	–	890	–	890	890	–
All other animals—Tous autres animaux	136	–	–	–	–	–	–	–	136	–	136	136	–
Barley—Orge	–	168,113	–	4,800	–	26,064	–	2,784	–	201,761	201,761	172,913	28,848
Buckwheat—Sarrasin	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Cement, bricks, etc.—Ciment, briques,etc.	1,046	–	–	–	2,700	–	–	–	3,746	–	3,746	1,046	2,700
Coal, hard—Houille anthracite	–	–	–	–	–	–	5,700	–	5,700	–	5,700	–	5,700
Coal soft—Houille bitumineuse	900	–	–	–	52,900	–	221,873	–	275,673	–	275,673	350	275,323
Coke	–	–	–	–	–	–	4,200	–	4,200	–	4,200	–	4,200
Corn—Maïs	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Dressed meats—Viande abattue	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Flax—Lin	–	14,274	–	2,020	–	3,432	–	–	–	19,726	19,726	16,294	3,432
Flour—Farine	220	248,210	–	–	–	69,735	–	1,840	220	319,785	320,005	248,430	71,575
Fruits and vegetables—Fruits et légumes	1,030	1	–	–	1	–	–	–	1,031	1	1,032	1,031	1
Hay—Foin	91	–	–	–	–	–	–	–	91	–	91	91	–
Hides and leather—Peaux et cuir	146	11	–	–	–	–	–	–	146	11	157	157	–
Household goods—Meubles et articles de ménage	43	7	–	–	–	–	–	–	43	7	50	50	–
Iron, pig and bloom—Fer en gueuse et en saumon	8,772	899	–	–	–	–	–	–	8,772	899	9,671	9,671	–
Iron and steel, all other—Fer et acier, tous autres	29,688	103	12	–	7,619	77	–	–	37,319	180	37,499	21,053	16,446
Live stock—Animaux vivants	13	–	–	–	1	–	–	–	14	–	14	13	1
Merchandise—Marchandises	192,103	4,431	982	–	17,784	7,327	2,534	3	213,403	11,761	225,164	189,209	35,955
Oats—Avoine	–	169,887	–	18,662	–	2,884	–	1,707	–	193,140	193,140	190,256	2,884
Other mill products—Autres produits de meunerie	248	6,937	–	–	–	–	–	378	248	7,315	7,563	7,563	–
Other packing house products—Autres produits des fabricants de conserves	728	–	–	–	–	–	–	–	728	–	728	728	–
Other woods—Autres bois	48	–	–	–	–	–	–	–	48	–	48	48	–
Ore, all other—Minerais, tous autres	–	–	–	7,064	–	–	–	–	–	7,064	7,064	7,064	–
Ore, copper—Minerais de cuivre	–	–	–	–	–	10,801	–	–	–	10,801	10,801	–	10,801
Ore, iron—Minerais de fer	–	–	–	15,512	–	1,859,092	–	16,010	–	1,890,614	1,890,614	15,512	1,875,102
Peas—Pois	15	–	–	–	–	–	–	–	15	–	15	15	–
Petroleum—Pétrole	4,743	–	–	–	–	–	–	–	4,743	–	4,743	4,743	–

Poultry, game and fish—Volailles, gibier et poisson	45	45	–	–	–	–	–	–	45	45	90	90	–
Potatoes—Pommes de terre	–	6	–	–	–	–	–	–	–	6	6	6	–
Pulpwood—Bois à pulpe	700	20,448	–	–	–	–	21	–	721	20,448	21,169	21,148	21
Rye—Seigle	–	17,668	–	812	–	54,125	–	6,664	–	79,269	79,269	18,480	60,789
Sawed lumber—Bois de construction scié	491	–	–	–	–	6,094	–	–	491	6,094	6,505	491	6,094
Shingles—Bardeaux	–	–	–	–	–	1,236	–	–	–	1,236	1,236	–	1,236
Square timber—Bois équarri	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Sugar—Sucre	7,484	–	–	–	–	–	–	–	7,484	–	7,484	7,484	–
Salt—Sel	11,241	–	60	–	2,850	–	–	–	14,151	–	14,151	11,301	2,850
Sand and stone—Sable et pierre	463	27,527	–	–	–	–	–	–	463	27,527	27,990	27,990	–
Wheat—Blé	–	629,879	–	1,950	–	127,139	–	–	–	758,968	758,968	631,829	127,139
Wines, liquors and beers—Vins, liqueurs et bières	159	60	–	–	–	–	–	–	159	60	219	219	–
Wool—Laine	–	10	–	–	–	677	–	–	–	687	687	10	677
Total freight—Total du fret	261,443	1,308,516	1,054	50,820	83,855	2,168,683	234,328	29,386	580,680	3,557,405	4,138,085	1,606,311	2,531,774

Table 5 (No. 2).—General Statement Showing the Quantity of Freight Transported on the Welland Canal during the Season of Navigation in 1919.

Tableau 5 (N° 2).—Relevé général du volume de fret transporté sur le canal Welland pendant la saison de navigation 1919.

Commodities—Produits	From Canadian to Canadian Ports — De ports canadiens à ports canadiens		From Canadian to U. States Ports — De ports canadiens à ports des Etats-Unis		From U. States to U. States Ports — De ports des Etats-Unis à ports des Etats-Unis		From U. States to Canadian Ports — De ports des Etats-Unis à ports canadiens		Tons — Tonnes		Total tons — Tonnage total	Origin of Cargo — Origine de la cargaison	
	Up — En montant	Down — En descendant	Up — En montant	Down — En descendant	Up — En montant	Down — En descendant	Up — En montant	Down — En descendant	Up — En montant	Down — En descendant		Canadian — Canada	U. States — Etats-Unis
Agricultural implements—Instruments aratoires	7,845	–	–	–	–	–	–	–	7,845	–	7,845	7,845	–
All other animals—Tous autres animaux	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Barley—Seigle	–	132,531	–	–	–	–	–	2,500	–	135,031	135,031	131,691	3,340
Buckwheat—Sarrasin	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Cement, bricks, &c.,—Ciment, briques, etc.	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Coal, hard—Houille anthracite	–	–	–	–	–	80	–	1,400	–	1,480	1,480	–	1,480
Coal, soft—Houille bitumineuse	–	–	–	–	–	3,021	–	981,745	–	984,766	984,766	–	984,766
Coke	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Corn—Maïs	–	7,493	–	–	–	–	–	19,232	–	26,725	26,725	2,575	24,150
Dressed meats—Viande abattue	–	–	–	–	–	–	–	895	–	895	895	–	895
Flax—Lin	–	1,820	–	–	–	–	–	–	–	1,820	1,820	1,820	–
Flour—Farine	–	1,600	–	–	–	–	–	15,894	–	17,494	17,494	1,600	15,894
Fruits and vegetables—Fruits et légumes	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Hay—Foin	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Hides and leather—Peaux et cuir	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Household goods—Meubles et articles de ménage	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Iron, pig and bloom—Fer en gueuse et en saumon	9,276	–	–	–	–	–	–	–	9,276	–	9,276	9,276	–
Iron and steel, all other—Fer et acier, tous autres	19,715	723	–	–	–	–	–	–	19,715	723	20,438	20,438	–
Live stock—Animaux vivants	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Merchandise—Marchandises	52,331	–	–	–	–	200	–	1,238	52,331	1,438	53,769	51,581	2,188
Oats—Avoine	–	46,748	–	–	–	–	–	–	–	46,748	46,748	46,748	–
Other mill products—Autres produits de meunerie	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–		–	–
Other packing house products—Autres produits de fabricants de conserves	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Other Woods—Autres bois	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Ore, all other—Minerais, tous autres	–	–	–	–	10,870	–	–	–	10,870	–	10,870	–	10,870
Ore, copper—Minerais de cuivre	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Ore, iron—Minerais de fer	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Peas—Pois	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Petroleum—Pétrole	23,417	124,032	–	–	–	–	–	–	23,417	124,032	147,449	145,799	1,659

Poultry, game and fish—Volailles, gibier et poisson	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Potatoes—Pommes de terre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
*Pulpwood—Bois à pulpe	62,979	23,518	-	-	-	-	-	-	62,979	23,518	86,497	86,497	-
Rye—Seigle	-	3,208	-	-	-	-	-	-	-	3,208	3,208	3,208	-
Sawed lumber—Bois de construction, scié	-	-	-	-	-	1,265	-	3,920	-	5,185	5,185	-	5,185
Shingles—Bardeaux	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Square timber—Bois équarri	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sugar and salt—Sucre et sel	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
**Sand and stone—Sable et pierre	-	61,830	-	-	2,000	-	-	-	2,000	61,830	63,830	61,830	2,000
Wheat—Blé	-	519,517	-	-	-	1,200	-	26,706	-	547,423	547,423	508,149	39,274
Wines, liquors and beers—Vins, liqueurs et bières	30	-	-	-	-	-	-	-	30	-	30	30	-
Wool—Laine	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total freight—Total du fret	175,593	923,020	-	-	12,870	5,766	-	1,053,530	188,463	1,982,316	2,170,779	1,079,087	1,091,692

*Includes 60,267 tons way freight. **Includes 61,830 tons way freight.
*Y compris 60,267 tonnes de fret transbordé. **Y compris 61,830 tonnes de fret transbordé.

*Table 5 (No. 3).—General Statement Showing the Quantity of Freight Transported on the St. Lawrence Canals during the Season of Navigation in 1919—Concluded.

Tableau 5 (N° 3).—Relevé général du volume de fret transporté sur les canaux du St-Laurent durant la saison de navigation 1919—fin.

Commodities—Produits	From Canadian to Canadian Ports — De ports canadiens à ports canadiens		From Canadian to U. States Ports — De ports canadiens à ports des Etats-Unis		From U. States to U. States Ports — De ports des Etats-Unis à ports des Etats-Unis		From U. States to Canadian Ports — De ports des Etats-Unis à ports canadiens		Tons — Tonnes		Total tons — Tonnage total	Origin of Cargo — Origine de la cargaison	
	Up — En montant	Down — En descendant	Up — En montant	Down — En descendant	Up — En montant	Down — En descendant	Up — En montant	Down — En descendant	Up — En montant	Down — En descendant		Canadian — Canada	U. States — Etats-Unis
Agricultural implements—Instruments aratoires	106	20	-	-	-	-	-	-	106	20	126	126	-
All other animals—Tous autres animaux	803	2,705	-	-	-	-	-	-	803	2,705	3,508	3,508	-
Barley—Orge	1,255	129,313	-	-	-	-	-	-	1,255	129,313	130,568	125,511	5,057
Buckwheat—Sarrasin	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Cement, bricks, &c.—Ciment, briques, etc.	2,556	166	-	-	-	-	709	-	3,265	166	3,431	2,953	478
Coal, hard—Houille anthracite	1,130	300	300	-	-	-	1,471	289,006	2,901	289,306	292,207	1,430	290,777
Coal, soft—Houille bitumineuse	15,920	75	-	-	150	-	1,370	1,005,842	17,440	1,005,917	1,023,357	9,849	1,013,508
Coke	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Corn—Maïs	15	24,084	-	-	-	-	-	1,120	15	25,204	25,219	1,696	23,523
Dressed meats—Viande abattue	47	6	-	-	-	-	-	895	47	901	948	53	895
Flax—Lin	-	1,456	-	-	-	-	-	-	-	1,456	1,456	1,456	-
Flour—Farine	970	5,138	-	-	-	-	-	15,894	970	21,032	22,002	6,108	15,894
Fruits and vegetables—Fruits et légumes	298	340	-	-	-	-	-	-	298	340	638	638	-
Hay—Foin	5,023	1,551	-	-	-	-	-	-	5,023	1,551	6,574	6,574	-
Hides and leather—Peaux et cuir	2	41	-	-	-	-	-	-	2	41	43	43	-
Household goods—Meubles et articles de ménage	782	1,494	-	-	-	-	-	-	782	1,494	2,276	2,276	-
Iron, pig and bloom—Fer en gueuse et en saumon	2,512	8,700	-	-	-	-	-	-	2,512	8,700	11,212	11,212	-
Iron and steel, all other—Fer et acier, tous autres	6,428	2,769	-	-	50	-	-	-	6,478	2,769	9,247	9,197	50
Live stock—Animaux vivants	24	375	-	-	-	-	-	-	24	375	399	399	-
Merchandise—Marchandises	42,103	41,931	-	479	-	-	843	1,238	42,946	43,648	86,594	84,221	2,373
Oats—Avoine	985	47,978	-	-	-	-	-	-	985	47,978	48,963	48,963	-
Other mill products—Autres produits de meunerie	382	1,212	-	-	-	-	-	-	382	1,212	1,594	1,594	-
Other packing house products—Autres produits des fabricants de conserves	238	76	-	-	-	-	-	-	238	76	314	314	-
Other woods—Autres bois	3,043	751	-	-	-	-	-	-	3,043	751	3,794	3,794	-
Ore, all other—Minerais, tous autres	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ore, copper—Minerais de cuivre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ore, iron—Minerais de fer	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Peas—Pois	-	5	-	-	-	-	-	-	-	5	5	5	-
Petroleum—Pétrole	49,854	51,211	-	-	-	-	-	1,650	49,854	52,861	102,715	102,715	-

Poultry, game and fish—Volailles, gibier et poisson	2	25	–	–	–	–	–	–	2	25	27	27	–
Potatoes—Pommes de terre	79	257	–	–	–	–	–	–	79	257	336	336	–
Pulpwood—Bois de pulpe	27,834	–	289,101	–	–	–	–	–	316,935	–	316,935	316,935	–
Rye—Seigle	–	2,333	–	–	–	–	–	–	–	2,333	2,333	2,333	–
Sawed lumber—Bois de construction, scié	15,539	87,241	–	23,259	–	–	–	2,539	15,539	113,039	128,578	126,039	2,539
Shingles—Bardeaux	–	90	–	–	–	–	–	–	–	90	90	90	–
Square timber—Bois équarri	29	4	267	–	–	–	–	–	296	4	300	300	–
Sugar—Sucre	12,605	89	–	–	–	–	–	–	12,605	89	12,694	12,694	–
Salt—Sel	982	137	–	–	–	–	–	–	982	137	1,119	1,119	–
Sand and stone—Sable et pierre	12,324	82,589	–	–	–	–	1,035	700	13,359	83,289	96,648	93,591	3,057
Wheat—Blé	7,508	518,661	–	–	–	–	–	26,706	7,508	545,367	552,875	517,729	35,146
Wines, liquors and beers—Vins, liqueurs et bières	1,919	570	–	–	–	–	–	–	1,919	570	2,489	2,489	–
Wool—Laine	–	5	–	–	–	–	–	–	–	5	5	5	–
Total freight—Total du fret	213,297	1,013,698	289,668	23,738	200	–	5,428	1,345,590	508,593	2,383,026	2,891,619	1,498,322	1,393,297

*Total of No. 4 and 5 Table 5.
*Totalisation des tableau 5 (N° 4) et 5 (N° 5).

Table 5 (No. 4).—General Statement Showing the Quantity of Through Freight Transported on the St. Lawrence Canals during the Season of Navigation in 1919.

Tableau 5 (N° 4).—Relevé général du volume de fret (transport direct) ayant emprunté les canaux du St-Laurent pendant la saison de navigation 1919.

Commodities—Produits	From Canadian to Canadian Ports — De ports canadiens à ports canadiens		From Canadian to U. States Ports — De ports canadiens à ports des Etats-Unis		From U. States to U. States Ports — De ports des Etats-Unis à ports des Etats-Unis		From U. States to Canadian Ports — De ports des Etats-Unis à ports canadiens		Tons — Tonnes		Total tons — Tonnage total	Origin of Cargo — Origine de la cargaison.	
	Up — En montant	Down — En descendant	Up — En montant	Down — En descendant	Up — En montant	Down — En descendant	Up — En montant	Down — En descendant	Up — En montant	Down — En descendant		Canadian — Canada	U. States — Etats-Unis
Agricultural Implements—Instruments aratoires	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-
All other animals—Tous autres animaux	55	90	-	-	-	-	-	-	55	90	145	145	-
Barley—Orge	-	128,366	-	-	-	-	-	-	-	128,366	128,366	123,309	5,057
Buckwheat—Sarrasin	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Cement, Bricks, etc.—Ciment, briques, etc.	7	4	-	-	-	-	-	-	7	4	11	11	-
Coal, Hard—Houille anthracite	-	-	-	-	-	-	-	279,811	-	279,811	279,811	-	279,811
Coal, Soft—Houille bitumineuse	-	-	-	-	-	-	-	993,321	-	993,321	993,321	-	993,321
Coke	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Corn—Maïs	-	5,790	-	-	-	-	-	1,120	-	6,910	6,910	1,679	5,231
Dressed Meats—Viande abattue	5	-	-	-	-	-	-	895	5	895	900	5	895
Flax—Lin	-	1,456	-	-	-	-	-	-	-	1,456	1,456	1,456	-
Flour—Farine	-	1,964	-	-	-	-	-	15,894	-	17,858	17,858	1,964	15,894
Fruits and Vegetables—Fruits et légumes	28	25	-	-	-	-	-	-	28	25	53	53	-
Hay—Foin	-	275	-	-	-	-	-	-	-	275	275	275	-
Hides and Leather—Peaux et cuir	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Household Goods—Meubles et articles de ménage	491	1,296	-	-	-	-	-	-	491	1,296	1,787	1,787	-
Iron, Pig and Bloom—Fer en gueuse et en saumon	1,549	200	-	-	-	-	-	-	1,549	200	1,749	1,749	-
Iron and Steel, all other—Fer et acier, tous autres	3,300	413	-	-	-	-	-	-	3,300	413	3,713	3,713	-
Live Stock—Animaux vivants	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Merchandise—Marchandises	35,880	36,851	-	-	-	-	-	1,238	35,880	38,089	73,969	72,731	1,238
Oats—Avoine	-	47,625	-	-	-	-	-	-	-	47,625	47,625	47,625	-
Other Mill Products—Autres produits de meunerie	10	-	-	-	-	-	-	-	10	-	10	10	-
Other Packing House Products—Autres produits des fabricants de conserves	-	1	-	-	-	-	-	-	-	1	1	1	-
Other Woods—Autres bois	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ore, all other—Minerais, tous autres	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ore, Copper—Minerais de cuivre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ore, Iron—Minerais de fer	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Peas—Pois	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Petroleum—Pétrole	33,474	50,912	-	-	-	-	-	1,650	33,474	52,562	86,036	86,036	-

Poultry, Game and Fish—Volailles, gibier et poisson	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Potatoes—Pommes de terre	29	30	-	-	-	-	-	-	29	30	59	59	-
Pulpwood—Bois à pulpe	25,290	-	261,049	-	-	-	-	-	286,339	-	286,339	286,339	-
Rye—Seigle	-	2,323	-	-	-	-	-	-	-	2,323	2,323	2,323	-
Sawed lumber—Bois de construction scié	-	1,381	-	-	-	-	-	2,539	-	3,920	3,920	1,381	2,539
Shingles—Bardeaux	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Square Timber—Bois équarri	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sugar—Sucre	11,209	20	-	-	-	-	-	-	11,209	20	11,229	11,229	-
Salt—Sel	51	53	-	-	-	-	-	-	51	53	104	104	-
Sand and stone—Sable et pierre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Wheat—Blé	2	513,990			-	-	-	26,706	2	540,696	540,698	505,552	35,146
Wines, liquors and beers—Vins, liqueurs et bières	395	225	-	-	-				395	225	620	620	-
Wool—Laine	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total Freight—Total du fret	111,775	793,290	261,049	-	-	-	-	1,323,174	372,824	2,116,464	2,489,288	1,150,156	1,339,132

Table 5 (No. 5).—General Statement Showing the Quantity of Way Freight Transported on the St. Lawrence Canals during the Season of Navigation in 1919.

Tableau 5 (N° 5).—Relevé général du volume de fret (transbordé) ayant circulé sur les canaux du St-Laurent pendant la saison de navigation 1919.

Commodities—Produits	From Canadian to Canadian Ports — De ports canadiens à ports canadiens		From Canadian to U. States Ports — De ports canadiens à ports des Etats-Unis		From U. States to U. States Ports — De ports des Etats-Unis à ports des Etats-Unis		From U. States to Canadian Ports — De ports des Etats-Unis à ports canadiens		Tons — Tonnes		Total tons — Tonnage total	Origin of Cargo — Origine de la cargaison	
	Up — En montant	Down — En descendant	Up — En montant	Down — En descendant	Up — En montant	Down — En descendant	Up — En montant	Down — En descendant	Up — En montant	Down — En descendant		Canadian — Canada.	U. States — Etats-Unis
Agricultural implements—Instruments aratoires	106	20	-	-	-	-	-	-	106	20	126	126	-
All other animals—Tous autres animaux	748	2,615	-	-	-	-	-	-	748	2,615	3,363	3,363	-
Barley—Orge	1,255	947	-	-	-	-	-	-	1,255	947	2,202	2,202	-
Buckwheat—Sarrasin	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Cement, bricks, etc.—Ciment, briques, etc.	2,549	162	-	-	-	-	709	-	3,258	162	3,420	2,942	478
Coal, hard—Houille anthracite	1,130	300	300	-	-	-	1,471	9,195	2,901	9,495	12,396	1,430	10,966
Coal, soft—Houille bitumineuse	15,920	75	-	-	150	-	1,370	12,521	17,440	12,596	30,036	9,849	20,187
Coke	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Corn—Maïs	15	18,294	-	-	-	-	-	-	15	18,294	18,309	17	18,292
Dressed meats—Viande abattue	42	6	-	-	-	-	-	-	42	6	48	48	-
Flax—Lin	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Flour—Farine	970	3,174	-	-	-	-	-	-	970	3,174	4,144	4,144	-
Fruits and vegetables—Fruits et légumes	270	315	-	-	-	-	-	-	270	315	585	585	-
Hay—Foin	5,023	1,276	-	-	-	-	-	-	5,023	1,276	6,299	6,299	-
Hides and leather—Peaux et cuir	2	41	-	-	-	-	-	-	2	41	43	43	-
Household goods—Meubles et articles de ménage	291	198	-	-	-	-	-	-	291	198	489	489	-
Iron, pig and bloom—Fer en gueuse et en saumon	963	8,500	-	-	-	-	-	-	963	8,500	9,463	9,463	-
Iron and steel, all other—Fer et acier, tous autres	3,128	2,356	-	-	50	-	-	-	3,178	2,356	55,34	5,484	50
Live stock—Animaux vivants	24	375	-	-	-	-	-	-	24	375	399	399	-
Merchandise—Marchandises	6,223	5,080	-	479	-	-	843	-	7,066	5,559	12,625	11,490	1,135
Oats—Avoine	985	353	-	-	-	-	-	-	985	353	1,338	1,338	-
Other mill products—Autres produits de meunerie	372	1,212	-	-	-	-	-	-	372	1,212	1,584	1,584	-
Other packing house products—Autres produits des fabricants de conserves	238	75	-	-	-	-	-	-	238	75	313	313	-
Other woods—Autres bois	3,043	751	-	-	-	-	-	-	3,043	751	3,794	3,794	-
Ore, all other—Minerais, tous autres	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ore, copper—Minerais de cuivre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ore, iron—Minerais de fer	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Peas—Pois	-	5	-	-	-	-	-	-	-	5	5	5	-
Petroleum—Pétrole	16,380	299	-	-	-	-	-	-	16,380	299	16,679	16,679	-

Poultry, game and fish—Volailles, gibier et poisson	2	25	-	-	-	-	-	-	2	25	27	27	-
Potatoes—Pommes de terre	50	227	-	-	-	-	-	-	50	227	277	277	-
Pulpwood—Bois à pulpe	2,544	-	28,052	-	-	-	-	-	30,596	-	30,596	30,596	-
Rye—Seigle	-	10	-	-	-	-	-	-	-	10	10	10	-
Sawed lumber—Bois de construction scié	15,539	85,860	-	23,259	-	-	-	-	15,539	109,119	124,568	124,658	-
Shingles—Bardeaux	-	90	-	-	-	-	-	-	-	90	90	90	-
Square timber—Bois équarri	29	4	267	-	-	-	-	-	296	4	300	300	-
Sugar—Sucre	1,396	69	-	-	-	-	-	-	1,396	69	1,465	1,465	-
Salt—Sel	931	84	-	-	-	-	-	-	931	84	1,015	1,015	-
Sand and stone—Sable et pierre	12,324	82,589	-	-	-	-	10,35	700	13,359	83,289	96,648	93,591	3,057
Wheat—Blé	7,506	4,671	-	-	-	-	-	-	7,506	4,671	12,177	12,177	-
Wines, liquors and beers—Vins, liqueurs et bières	1,524	345	-	-	-	-	-	-	1,524	345	1,869	1,869	-
Wool—Laine	-	5	-	-	-	-	-	-	-	5	5	5	-
Total Freight—Total du fret	101,522	220,408	28,619	23,738	200	-	5,428	22,416	135,769	266,562	402,331	348,166	54,165

Table 5 (No. 6).—General Statement Showing the Quantity of Freight Transported on the Chambly Canal during the Season of Navigation in 1919.

Tableau 5 (N° 6.)—Relevé général du volume de fret transporté sur le canal Chambly pendant la saison de navigation 1919.

Commodities—Produits	From Canadian to Canadian Ports — De ports canadiens à ports canadiens		From Canadian to U. States Ports — De ports canadiens à ports des Etats-Unis		From U. States to U. States Ports — De ports des Etats-Unis à ports des Etats-Unis		From U. States to Canadian Ports — De ports des Etats-Unis à ports canadiens		Tons — Tonnes		Total tons — Tonnage total	Origin of Cargo — Origine de la cargaison	
	Up — En montant	Down — En descendant	Up — En montant	Down — En descendant	Up — En montant	Down — En descendant	Up — En montant	Down — En descendant	Up — En montant	Down — En descendant		Canadian — Canada	U. States — Etats-Unis
Agricultural implements—Instruments aratoires	142	–	–	–	–	–	–	–	142	–	142	142	–
All other animals—Tous autres animaux	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Barley—Orge	3	–	–	–	–	–	–	–	3	–	3	3	–
Buckwheat—Sarrasin	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Cement, bricks, etc.—Ciment, briques, etc.	427	–	–	–	–	–	–	–	427	–	427	427	–
Coal, hard—Houille anthracite	15	–	–	–	–	–	–	95,626	15	95,626	95,641	–	95,641
Coal, soft—Houille bitumineuse	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Coke	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Corn—Maïs	83	–	–	–	–	–	–	–	83	–	83	83	–
Dressed meats—Viande abattue	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Flax—Lin	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Flour—Farine	666	30	–	–	–	–	–	–	666	30	696	696	–
Fruits and vegetables—Fruits et légumes	49	1,427	–	–	–	–	–	–	49	1,427	1,476	1,476	–
Hay—Foin	467	7,142	1,823	–	–	–	–	–	2,290	7,142	9,432	9,432	–
Hides and leather—Peaux et cuir	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Household goods—Meubles et articles de ménage	9	3	–	–	–	–	–	–	9	3	12	12	–
Iron, pig and bloom—Fer en gueuse et en saumon	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Iron and steel, all other—Fer et acier, tous autres	185	6	–	–	–	–	–	–	185	6	191	191	–
Live stock—Animaux vivants	–	254	–	–	–	–	–	–	–	254	254	254	–
Merchandise—Marchandises	358	460	479	–	–	–	–	3,564	837	4,024	4,861	1,297	3,564
Oats—Avoine	–	468	–	–	–	–	–	–	–	468	468	468	–
Other mill products—Autres produits de meunerie	310	188	–	–	–	–	–	–	310	188	498	498	–
Other packing house products—Autres produits des fabricants de conserves	1	1	–	–	–	–	–	–	1	1	2	2	
Other woods—Autres bois	34	533	12,535	–	–	–	–	–	12,569	533	13,102	13,102	–
Ore, all other—Minerais, tous autres	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Ore, copper—Minerais de cuivre	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Ore, iron—Minerais de fer	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Peas—Pois	–	6	–	–	–	–	–	–	–	6	6	6	–
Petroleum—Pétrole	95	–	–	–	–	–	–	–	95	–	95	95	–

Poultry, game and fish—Volailles, gibier et poisson	-	26	-	-	-	-	-	-	-	-	26	26	26	-
Potatoes—Pommes de terre	15	20	-	-	-	-	-	-	-	15	20	35	35	-
Pulpwood—Bois à pulpe	960	-	26,447	-	-	-	-	-	-	27,407	-	27,407	27,407	-
Rye—Seigle	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sawed lumber—Bois de construction scié	530	7	81,607	-	-	-	-	-	-	82,137	7	82,144	82,144	-
Shingles—Bardeaux	115	7	-	-	-	-	-	-	-	115	7	122	122	-
Square timber—Bois équarri	-	-	267	-	-	-	-	-	-	267	-	267	267	-
Sugar—Sucre	89	1	-	-	-	-	-	-	-	89	1	90	90	-
Salt—Sel	132	-	-	-	-	-	-	-	-	132	-	132	132	-
Sand and stone—Sable et pierre	-	-	-	-	-	-	-	-	5,336	-	5,336	5,336	-	5,336
Wheat—Blé	3	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	3	3	-
Wines, liquors and beers—Vins, liqueurs et bières	10	-	-	-	-	-	-	-	-	10	-	10	10	-
Wool—Laine	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total Freight—Total du fret	4,698	10,579	123,158	-	-	-	-	-	104,526	127,856	115,105	242,961	138,420	104,541

Table 5 (No. 7).—General Statement Showing the Quantity of Freight Transported on the St. Peter's Canals during the Season of Navigation in 1919.

Tableau 5 (N° 7).—Relevé général du volume de fret transporté sur le canal St-Pierre pendant la saison de navigation 1919.

Commodities—Produits	From Canadian to Canadian Ports — De ports canadiens à ports canadiens		From Canadian to U. States Ports — De ports canadiens à ports des Etats-Unis		From U. States to U. States Ports — De ports des Etats-Unis à ports des Etats-Unis		From U. States to Canadian Ports — De ports des Etats-Unis à ports canadiens		Tons — Tonnes		Total tons — Tonnage total	Origin of Cargo — Origine de la cargaison	
	Up — En montant	Down — En descendant	Up — En montant	Down — En descendant	Up — En montant	Down — En descendant	Up — En montant	Down — En descendant	Up — En montant	Down — En descendant		Canadian — Canada	U. States — Etats-Unis
Agricultural Implements—Instruments aratoires	3	-	-	-	-	-	-	-	3	-	3	3	-
All other animals—Tous autres animaux	57	10	-	-	-	-	-	-	57	10	67	67	-
Barley—Orge	2	-	-	-	-	-	-	-	2	-	2	2	-
Buckwheat—Sarrasin	2	-	-	-	-	-	-	-	2	-	2	2	-
Cement, bricks, &c.—Ciment, briques, etc.	74	108	-	-	-	-	-	-	74	108	182	182	-
Coal, hard—Houille anthracite	424	3	-	-	-	-	-	-	424	3	427	427	-
" Soft—Houille bitumineuse	2	40,730	-	-	-	-	-	-	2	40,730	40,732	40,732	-
Coke	1	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1	1	-
Corn—Maïs	12	-	-	-	-	-	-	-	12	-	12	12	-
Dressed meats—Viande abattue	16	-	-	-	-	-	-	-	16	-	16	16	-
Flax—Lin	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Flour—Farine	2,253	69	-	-	-	-	-	-	2,253	69	2,322	2,322	-
Fruits and vegetables—Fruits et légumes	872	38	-	-	-	-	-	-	872	38	910	910	-
Hay—Foin	941	3	-	-	-	-	-	-	941	3	944	944	-
Hides and leather—Peaux et cuir	1	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1	1	-
Household goods—Meubles et articles de ménage	206	7	-	-	-	-	-	-	206	7	213	213	-
Iron, pig and bloom—Fer en gueuse et en saumon	15	1	-	-	-	-	-	-	15	1	16	16	
Iron and steel, all other—Fer et acier, tous autres	71	76	-	-	-	-	-	-	71	76	147	147	-
Live stock—Animaux vivants	26	2	-	-	-	-	-	-	26	2	28	28	
Merchandise—Marchandises	3,165	1,823	-	-	-	-	-	-	3,165	1,823	4,988	4,988	-
Oats—Avoine	1,461	60	-	-	-	-	-	-	1,461	60	1,521	1,521	-
Other mill products—Autres produits de meunerie	308	95	-	-	-	-	-	-	308	95	403	403	-
Other packing house products—Autres produits des fabricants de conserves	296	15	-	-	-	-	-	-	296	15	311	311	-
Other woods—Autres bois	205	271	-	-	-	-	-	-	205	271	476	476	-
Ore, all other—Minerais, tous autres	40	885	-	-	-	-	-	-	40	885	925	925	-
Ore, copper—Minerais de cuivre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ore, iron—Minerais de fer	5	-	-	-	-	-	-	-	5	-	5	5	-
Peas—Pois	-	1	-	-	-	-	-	-	-	1	1	1	-
Petroleum—Pétrole	655	102	-	-	-	-	-	-	655	102	757	757	-

Poultry, game and fish—Volailles, gibier et poisson	39	1,224	-	-	-	-	-	-	39	1,224	1,263	1,263	-
Potatoes—Pommes de terre	3,876	-	-	-	-	-	-	-	3,876	-	3,876	3,876	-
Pulpwood—Bois à pulpe	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Rye—Seigle	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sawed lumber—Bois de construction scié	614	318	-	-	-	-	-	-	614	318	932	932	-
Shingles—Bardeaux	137	1	-	-	-	-	-	-	137	1	138	138	-
Square timber—Bois équarri	10	-	-	-	-	-	-	-	10	-	10	10	-
Sugar—Sucre	96	32	-	-	-	-	-	-	96	32	128	128	-
Salt—Sel	762	58	-	-	-	-	-	-	762	58	820	820	
Sand and stone—Sable et pierre	-	2,286	-	-	-	-	-	-	-	2,286	2,286	2,286	-
Wheat—Blé	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Wines, liquors and beers—Vins, liqueurs et bières	14	-	-	-	-	-	-	-	14	-	14	14	-
Wool—Laine	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total freight—Total du fret	16,661	48,218	-	-	-	-	-	-	16,661	48,218	64,879	64,879	-

Table 5 (No. 8).—General Statement Showing the Quantity of Freight Transported on the Murray Canal during the Season of Navigation in 1919.

Tableau 5 (N° 8).—Relevé général du volume de fret transporté sur le canal Murray pendant la saison de navigation 1919.

Commodities—Produits	From Canadian to Canadian Ports — De ports canadiens à ports canadiens		From Canadian to U. States Ports — De ports canadiens à ports des Etats-Unis		From U. States to U. States Ports — De ports des Etats-Unis à ports des Etats-Unis		From U. States to Canadian Ports — De ports des Etats-Unis à ports canadiens		Tons — Tonnes		Total tons — Tonnage total	Origin of Cargo — Origine de la cargaison	
	Up — En montant	Down — En descendant	Up — En montant	Down — En descendant	Up — En montant	Down — En descendant	Up — En montant	Down — En descendant	Up — En montant	Down — En descendant		Canadian — Canada	U. States — Etats-Unis
Agricultural Implements—Instruments aratoires	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
All other animals—Tous autres animaux	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Barley—Orge	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Buckwheat—Sarrasin	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Cement, bricks, &c.—Ciment, briques, etc.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Coal, hard—Houille anthracite	-	-	-	-	-	-	668	-	668	-	668	-	668
Coal, soft—Houille bitumineuse	35	-	-	-	-	-	-	-	35	-	35	-	35
Coke—Coke	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Corn—Maïs	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dressed meats—Viande abattue	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Flax—Lin	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Flour—Farine	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Fruits and vegetables—Fruits et légumes	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Hay—Foin	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Hides and leather—Peaux et cuir	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Household goods—Meubles et articles de ménage	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Iron, pig and bloom—Fer en gueuse et en saumon	-	15	-	-	-	-	-	-	-	15	15	15	-
Iron and steel, all other—Fer et acier, tous autres	25	15	-	-	-	-	-	-	25	15	40	40	-
Live stock—Animaux vivants	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Merchandise—Marchandises	5,359	2,539	-	-	-	-	-	-	5,359	2,539	7,898	7,898	-
Oats—Avoine	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Other mill products—Autres produits de meunerie	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Other packing house products—Autres produits des fabricants de conserves	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Other woods—Autres bois	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ore, all other	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ore, copper—Minerais de cuivre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ore, iron—Minerais de fer	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Peas—Pois	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Petroleum—Pétrole	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Poultry, game and fish—Volailles, gibier et poisson	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Potatoes—Pommes de terre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Pulpwood—Bois à pulpe	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Rye—Seigle	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sawed lumber—Bois de construction scié	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Shingles—Bardeaux	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Square Timber—Bois équarri	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sugar—Sucre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Salt—Sel	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sand and Stone—Sable et pierre	99,400	-	-	-	-	-	-	-	99,400	-	99,400	99,400	-
Wheat—Blé	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Wines, liquors and beers—Vins, liqueurs et bières	129	65	-	-	-	-	-	-	129	65	194	194	-
Wool—Laine	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total freight—Total du fret	104,948	2,634	-	-	-	-	668	-	105,616	2,634	108,250	107,547	703

Table 5 (No. 9).—General Statement Showing the Quantity of Freight Transported on the Ottawa Canals during the Season of Navigation in 1919.

Tableau 5 (N° 9.)—Relevé général du volume de fret transport sur les canaux de l'Ottawa pendant la saison de navigation 1919.

Commodities—Produits	From Canadian to Canadian Ports — De ports canadiens à ports canadiens		From Canadian to U. States Ports — De ports canadiens à ports des Etats-Unis		From U. States to U. States Ports — De ports des Etats-Unis à ports des Etats-Unis		From U. States to Canadian Ports — De ports des Etats-Unis à ports canadiens		Tons — Tonnes		Total tons — Tonnage total	Origin of Cargo — Origine de la cargaison	
	Up — En montant	Down — En descendant	Up — En montant	Down — En descendant	Up — En montant	Down — En descendant	Up — En montant	Down — En descendant	Up — En montant	Down — En descendant		Canadian — Canada	U. States — Etats-Unis
Agricultural implements—Instruments aratoires	106	21	-	-	-	-	-	-	106	21	127	127	-
All other animals—Tous autres animaux	15	2,252	-	-	-	-	-	-	15	2,252	2,267	2,267	-
Barley—Orge	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Buckwheat—Sarrasin	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Cement, bricks, etc.—Ciment, briques, etc.	767	6	-	-	-	-	-	-	767	6	773	773	-
Coal, hard—Houille anthracite	2	-	-	-	-	-	1,038	-	1,040	-	1,040	2	1,038
Coal, soft—Houille bitumineuse	2,045	-	-	-	-	-	579	-	2,624	-	2,624	2,045	579
Coke	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Corn—Maïs	17	-	-	-	-	-	-	-	17	-	17	17	-
Dressed meats—Viande abattue	41	10	-	-	-	-	-	-	41	10	51	51	-
Flax—Lin	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Flour—Farine	488	15	-	-	-	-	-	-	488	15	503	503	-
Fruits and vegetables—Fruits et légumes	163	209	-	-	-	-	-	-	163	209	372	372	-
Hay—Foin	141	592	-	-	-	-	-	-	141	592	733	733	-
Hides and leather—Peaux et cuir	-	30	-	-	-	-	-	-	-	30	30	30	-
Household goods—Meubles et articles de ménage	178	165	-	-	-	-	-	-	178	165	343	343	-
Iron, pig and bloom—Fer en gueuse et en saumon	176	27	-	-	-	-	-	-	176	27	203	203	-
Iron and steel, all other—Fer et acier, tous autres	1,615	81	-	-	-	-	-	-	1,615	81	1,696	1,696	-
Live stock—Animaux vivants	16	311	-	-	-	-	-	-	16	311	327	327	-
Merchandise—Marchandises	4,958	4,257	-	-	-	-	1,643	-	6,601	4,257	10,858	9,215	1,643
Oats—Avoine	143	28	-	8	-	-	-	-	143	28	171	171	-
Other mill products—Autres produits de la meunerie	106	463	-	-	-	-	-	-	106	463	569	569	-
Other packing house products—Autres produits des fabricants de conserves	227	62	-	-	-	-	-	-	227	62	289	289	-
Other woods—Autres bois	-	1,271	-	-	-	-	-	-	-	1,271	1,271	1,271	-
Ore, all other—Minerais, tous autres	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ore, copper—Minerais de cuivre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ore, iron—Minerais de fer	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Peas—Pois	-	8	-	-	-	-	-	-	-	8	8	8	-
Petroleum—Pétrole	420	305	-	-	-	-	-	-	420	305	725	725	-

Poultry, game and fish—Volailles, gibier et poisson	2	27	-	-	-	-	-	-	2	27	29	29	-
Potatoes—Pommes de terre	29	225	-	-	-	-	-	-	29	225	254	254	-
Pulpwood—Bois à pulpe	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Rye—Seigle	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sawed lumber—Bois de construction scié	130	89,545	-	23,298	-	-	-	-	130	112,843	112,973	112,973	-
Shingles—Bardeaux	-	12	-	-	-	-	-	-	-	12	12	12	-
Square timber—Bois équarri	25	74	-	-	-	-	-	-	25	74	99	99	-
Sugar—Sucre	1,264	140	-	-	-	-	-	-	1,264	140	1,404	1,404	-
Salt—Sel	784	12	-	-	-	-	-	-	784	12	796	796	-
Sand and stone—Sable et pierre	-	76,220	-	-	-	-	-	-	-	76,220	76,220	76,220	-
Wheat—Blé	19	-	-	-	-	-	-	-	19	-	19	19	-
Wines, liquors and beers—Vins, liqueurs et bières	1,268	362	-	-	-	-	-	-	1,268	362	1,630	1,630	-
Wool—Laine	-	5	-	-	-	-	-	-	-	5	5	5	-
Total freight—Total du fret	15,145	176,735	-	23,298	-	-	3,260	-	18,405	200,033	218,438	215,178	3,260

Table 5 (No. 10).—General Statement Showing the Quantity of Freight Transported on the Rideau Canals during the Season of Navigation in 1919.

Tableau 5 (N° 10).—Relevé général du volume de fret transporté sur le canal Rideau pendant la saison de navigation 1919.

Commodities—Produits	From Canadian to Canadian Ports — De ports canadiens à ports canadiens		From Canadian to U. States Ports — De ports canadiens à ports des Etats-Unis		From U. States to U. States Ports — De ports des Etats-Unis à ports des Etats-Unis		From U. States to Canadian Ports — De ports des Etats-Unis à ports canadiens		Tons — Tonnes		Total tons — Tonnage total	Origin of Cargo — Origine de la cargaison	
	Up — En montant	Down — En descendant	Up — En montant	Down — En descendant	Up — En montant	Down — En descendant	Up — En montant	Down — En descendant	Up — En montant	Down — En descendant		Canadian — Canada	U. States — Etats-Unis
Agricultural implements—Instruments aratoires	107	23	-	-	-	-	-	-	107	23	130	130	-
All other animals—Tous autres animaux	9	1,887	-	-	-	-	-	-	9	1,887	1,896	1,896	-
Barley—Orge	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Buckwheat—Sarrasin	-	5	-	-	-	-	-	-	-	5	5	5	-
Cement, bricks, etc.—Ciment, briques, etc.	856	7	-	-	-	-	-	-	856	7	863	863	-
Coal, hard—Houille anthracite	134	6	-	-	-	-	-	4,035	134	4,041	4,175	7	4,168
Coal, soft—Houille bitumineuse	-	351	-	-	-	-	-	-	-	351	351	351	-
Coke	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Corn—Maïs	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dressed meats—Viande abattue	52	8	-	-	-	-	-	-	52	8	60	60	-
Flax—Lin	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Flour—Farine	20	123	-	-	-	-	-	-	20	123	143	143	-
Fruits and vegetables—Fruits et légumes	10	47	-	-	-	-	-	-	-	47	57	57	-
Hay—Foin	771	45	-	-	-	-	-	-	771	45	816	816	-
Hides and leather—Peaux et cuir	-	17	-	-	-	-	-	-	-	17	17	17	-
Household goods—Meubles et articles de ménage	20	55	-	-	-	-	-	-	20	55	75	75	-
Iron, pig and bloom—Fer en gueuse et en saumon	201	2	-	-	-	-	-	-	201	2	203	203	-
Iron and steel, all other—Fer et acier, tous autres	1,173	39	-	-	-	-	-	-	1,173	39	1,212	1,212	-
Live stock—Animaux vivants	4	13	-	-	-	-	-	-	4	13	17	17	-
Merchandise—Marchandises	3,841	2,817	-	-	-	-	-	-	3,841	2,817	6,658	6,658	-
Oats—Avoine	-	21	-	-	-	-	-	-	-	21	21	21	-
Other mill products—Autres produits de meunerie	17	128	-	-	-	-	-	-	17	128	145	145	-
Other packing house products—Autres produits des fabricants de conserves	218	111	-	-	-	-	-	-	218	111	329	329	-
Other woods—Autres bois	3	83	-	-	-	-	-	-	3	83	86	86	-
Ore, all other—Minerais, tous autres	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ore, copper—Minerais de cuivre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ore, iron—Minerais de fer	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Peas—Pois	-	3	-	-	-	-	-	-	-	3	3	3	-
Petroleum—Pétrole	147	281	-	-	-	-	-	-	147	281	428	428	-

Poultry, game and fish—Volailles, gibier et poisson	2	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	2	2	-
Potatoes—Pommes de terre	2	55	-	-	-	-	-	-	-	2	55	57	57	-
Pulpwood—Bois à pulpe	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Rye—Seigle	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sawed lumber—Bois de construction scié	1,209	10,641	30	-	-	-	-	-	-	1,239	10,641	11,880	11,880	-
Shingles—Bardeaux	28	-	-	-	-	-	-	-	-	28	-	28	28	-
Square timber—Bois équarri	550	690	-	-	-	-	-	-	-	550	690	1,240	1,240	-
Sugar—Sucre	848	125	-	-	-	-	-	-	-	848	125	973	973	-
Salt—Sel	339	32	-	-	-	-	-	-	-	339	32	371	371	-
Sand and stone—Sable et pierre	55,307	14,714	-	-	-	-	-	-	-	55,307	14,714	70,021	70,021	-
Wheat—Blé	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Wines, liquors and beers—Vins, liqueurs et bières	1,046	225	-	-	-	-	-	-	-	1,046	225	1,271	1,271	-
Wool—Laine	-	6	-	-	-	-	-	-	-	-	6	6	6	-
Total freight—Total du fret	66,914	32,560	30	-	-	-	-	-	4,035	66,944	36,595	103,539	99,371	4,168

Table 5 (No. 11).—General Statement Showing the Quantity of Freight Transported on the Trent Canal during the Season of Navigation in 1919.

Tableau 5 (N° 11).—Relevé général du volume de fret transporté sur le canal de Trent pendant la saison de navigation 1919.

Commodities—Produits	From Canadian to Canadian Ports — De ports canadiens à ports canadiens		From Canadian to U. States Ports — De ports canadiens à ports des Etats-Unis		From U. States to U. States Ports — De ports des Etats-Unis à ports des Etats-Unis		From U. States to Canadian Ports — De ports des Etats-Unis à ports canadiens		Tonns — Tonnes		Total tons — Tonnage total	Origin of Cargo — Origine de la cargaison	
	Up — En montant	Down — En descendant	Up — En montant	Down — En descendant	Up — En montant	Down — En descendant	Up — En montant	Down — En descendant	Up — En montant	Down — En descendant		Canadian — Canada	U. States — Etats-Unis
Agricultural implements—Instruments aratoires	20	15	-	-	-	-	-	-	20	15	35	35	-
All other animals—Tous autres animaux	-	21	-	-	-	-	-	-	-	21	21	21	-
Barley—Orge	32	-	-	-	-	-	-	-	32	-	32	32	-
Buckwheat—Sarrasin	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Cement, bricks, &c.—Ciment, briques, etc.	422	92	-	-	-	-	-	-	422	92	514	514	-
Coal, hard—Houille anthracite	45	-	-	-	-		-	-	45	-	45	45	-
Coal, soft—Houille bitumineuse	77	-	-	-	-		-	-	77	-	77	77	-
Coke	-	-	-	-	-		-	-	-	-	-	-	-
Corn—Maïs	4	-	-	-	-	-	-	-	4	-	4	4	-
Dressed meats—Viande abattue	1	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1	1	-
Flax—Lin	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Flour—Farine	30	3	-	-	-	-	-	-	30	3	33	33	-
Fruits and vegetables—Fruits et légumes	12	-	-	-	-	-	-	-	12	-	12	12	-
Hay—Foin	14	20	-	-	-	-	-	-	14	20	34	34	-
Hides and leather—Peaux et cuir	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Household goods—Meubles et articles de ménage	110	17	-	-	-	-	-	-	110	17	127	127	-
Iron, pig and bloom—Fer en gueuse et en saumon	2	-	-	-	-	-	-	-	2	-	2	2	-
Iron and steel, all other—Fer et acier, tous autres	1	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1	1	-
Live stock—Ainmaux vivants	144	21	-	-	-	-	-	-	144	21	165	165	-
Merchandise—Marchandises	1,296	428	-	-	-	-	-	-	1,296	428	1,724	1,724	-
Oats—Avoine	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Other mill products—Autres produits de meunerie	110	14	-	-	-	-	-	-	110	14	124	124	-
Other packing housing products—Autres produits de fabricants de conserves	1	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1	1	-
Other woods—Autres bois	8,251	11,715	-	-	-	-	-	-	8,251	11,715	19,966	19,966	-
Ore, all other—Minerais, tous autres	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ore, copper—Minerais de cuivre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ore, iron—Minerais de fer	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Peas—Pois	1	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1	1	-
Petroleum—Pétrole	58	4	-	-	8	-	-	-	58	4	62	62	-

Poultry, game and fish—Volailles, gibier et poisson	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Potatoes—Pommes de terre	38	-	-	-	-	-	-	-	38	-	38	38	-	
Pulpwood—Bois à pulpe	-	13,553	-	-	-	-	-	-	-	13,553	13,553	13,553	-	
Rye—Seigle	39	-	-	-	-	-	-	-	39	-	39	39	-	
Sawed lumber—Bois de construction scié	1,009	4,395	-	-	-	-	-	-	1,009	4,395	5,404	5,404	-	
Shingles—Bardeaux	48	134	-	-	-	-	-	-	48	134	182	182	-	
Square timber—Bois équarri	7,718	256	-	-	-	-	-	-	7,718	256	7,974	7,974	-	
Sugar—Sucre	7	-	-	-	-	-	-	-	7	-	7	7	-	
Salt—Sel	2	-	-	-	-	-	-	-	2	-	2	2	-	
Sand and stone—Sable et pierre	739	-	-	-	-	-	-	-	739	-	739	739	-	
Wheat—Blé	2,011	-	-	-	-	-	-	-	2,011	-	2,011	2,011	-	
Wines, liquors and beers—Vins, liqueurs et bières	19	4	-	-	-	-	-	-	19	4	23	23	-	
Wool—Laine	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Total freight—Total du fret	22,261	30,692	-	-	-	-	-	-	22,261	30,692	52,953	52,953		

Table 5 (No. 12).—General Statement Showing the Quantity of Freight Transported on the St. Andrews Canal during the Season of Navigation in 1919.

Tableau 5 (N° 12).—Relevé général du volume de fret transporté sur le canal St-André pendant la saison de navigation 1919.

Commodities—Produits	From Canadian to Canadian Ports — De ports canadiens à ports canadiens		From Canadian to U. States Ports — De ports canadiens à ports des Etats-Unis		From U. States to U. States Ports — De ports des Etats-Unis à ports des Etats-Unis		From U. States to Canadian Ports — De ports des Etats-Unis à ports canadiens		Tons — Tonnes		Total tons — Tonnage total	Origin of Cargo — Origine de la cargaison	
	Up — En montant	Down — En descendant	Up — En montant	Down — En descendant	Up — En montant	Down — En descendant	Up — En montant	Down — En descendant	Up — En montant	Down — En descendant		Canadian — Canada	U. States — Etats-Unis
Agricultural implements—Instruments aratoires	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
All other animals—Tous autres animaux	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Barley—Orge	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Buckwheat—Sarrasin	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Cement, bricks, &c.—Ciment, briques, etc.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Coal, hard—Houille anthracite	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Coal, soft—Houille bitumineuse	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Coke	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Corn—Maïs	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dressed meats—Viande abattue	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Flax—Lin	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Flour—Farine	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Fruits and vegetables—Fruits et légumes	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Hay—Foin	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Hides and leather—Peaux et cuir	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Household goods—Meubles et articles de ménage	-	2	-	-	-	-	-	-	-	2	2	2	-
Iron, pig and bloom—Fer en gueuse et en saumon	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Iron and steel, all other—Fer et acier, tous autres	-	2	-	-	-	-	-	-	-	2	2	2	-
Live stock—Animaux vivants	3	88	-	-	-	-	-	-	3	88	91	91	-
Merchandise—Marchandises	20	208	-	-	-	-	-	-	20	208	228	228	-
Oats—Avoine	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Other mill products—Autres produits de meunerie	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Other packing house products—Autres produits des fabricants de conserves	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Other woods—Autres bois	2,689	-	-	-	-	-	-	-	2,689	-	2,689	2,689	-
Ore, all other—Minerais, tous autres	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ore, copper—Minerais de cuivre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ore, iron—Minerais de fer	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Peas—Pois	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Petroleum—Pétrole	-	6	-	-	-	-	-	-	-	6	6	6	-

Poultry, hame and fish—Volailles, gibier et poisson	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Potatoes—Pommes de terre	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Pulpwood—Bois à pulpe	500	–	–	–	–	–	–	–	500	–	500	500	–	–
Rye—Seigle	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Sawed lumber—Bois de construction scié	215	–	–	–	–	–	–	–	215	–	215	215	–	–
Shingles—Bardeaux	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Square timber—Bois équarri	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Sugar—Sucre	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Salt—Sel	–	30	–	–	–	–	–	–	–	30	30	30	–	–
Sand and stone—Sable et pierre	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Wheat—Blé	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Wines, liquors and beers—Vins, liqueurs et bière	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Wool—Laine	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Total freight—Total du fret	3,427	336	–	–	–	–	–	–	3,427	336	3,763	3,763	–	–

CANADA

DOMINION BUREAU OF STATISTICS

TRANSPORTATION DIVISION

RAILWAY STATISTICS

FOR THE

YEAR ENDED JUNE 30

1919

(From sworn Returns furnished by the several Railway Companies)

PRINTED BY ORDER OF PARLIAMENT



OTTAWA
THOMAS MULVEY
PRINTER TO HIS MOST EXCELLENT MAJESTY
1920

RAILWAY STATISTICS

For the year ended June 30, 1919.

PREFACE.

The data in this report were formerly collected and compiled by the Statistical Branch of the Department of Railways and Canals, Canada. By Order in Council under the Statistics Act, dated August 29, 1919 (P.C. 1754), the work of the branch was transferred to the Dominion Bureau of Statistics.

The report which was in process of compilation at the time of the above transfer, has been completed along the lines followed in previous years.

The statistics of both the steam and electric roads are presented in a series of tables covering the more important items of earnings, expenses and operation of each road, preceded by a series of summary comparative tables, in most cases covering the last ten years.

There was a general increase in freight rates of 15 per cent on March 15, 1918, and another of 25 per cent on August 12, 1918, that affected the majority of commodities; an increase of 15 per cent in passenger rates occurred on March 15, 1918. The tons of freight handled by the steam railways decreased 10,844,115 tons or 8.5 per cent and the number of passengers carried decreased 1,194,444 or 2.7 per cent. This latter figure will not check with the 1918 report due to an error in that report. The increased rates gave an increased revenue from both freight and passenger traffic, the total being $52,756,751 over that of 1918. Operating expenses increased $67,911,073 over 1918, making a decrease of $15,154,322 in the net operating revenue.

The number of employees, which had been reduced during the war, was practically the same as in 1914, but salaries and wages have increased since 1914 by $97,177,023 or 87 per cent. Expenditures on maintenance of way, structures and equipment increased $38,512,421 over 1918, and $75,763,955 over 1914, or over 105.7 per cent in the five years, due principally to increased wages and cost of materials.

Electric railways show similar decreases in net operating revenues.

R. H. COATS,
Dominion Statistician.

Ottawa, April 20, 1920.

RAILWAY STATISTICS.

Mileage in Operation.

Year.	Single Track.	Second Track.	Yard track and sidings.	Total.	Increase.
1910	24,724	1,543	5,119	31,386	....
1911	25,366	1,610	5,535	32,511	1,125
1912	26,718	1,752	6,112	34,582	2,071
1913	29,304	1,984	6,922	38,210	3,628
1914	30,795	2,293	7,512	40,600	2,393
1915	35,582	2,451	7,800	45,833	5,233
1916	37,434	2,489	8.396	48,319	2,486
1917	38,604	2,481	9,169	50,254	1,935
1918	38,879	2,523	9,238	50,640	386
1919	38,896	2,543	9,177	50,616	24

The above does not include trackage rights.

Single Track Mileage.

Provinces.	1910.	1911.	1912.	1913.	1914.	1915.	1916.	1917.	1918.	1919.
Ontario	9,230	8,322	8,546	9,000	9,255	10,702	11,320	11,049	11,057	11,000
Quebec	3,795	3,882	3,883	3,896	4,043	4,677	4,733	4,734	4,791	4,860
Manitoba	3,221	3,446	3,520	3,993	4,076	4,498	4,310	4,194	4,168	4,189
Saskatchewan	2,932	2,121	3,754	4,651	5,089	5,327	5,378	6,124	6,162	6,148
Alberta	1,488	1,494	1,897	2,212	2,545	3,174	3,894	4,444	4,273	4,285
British Columbia	1,832	1,842	1,855	1,951	1,978	3,100	3,604	3,885	4,247	4,238
New Brunswick	1,522	1,548	1,545	1,545	1,839	1,962	1,957	1,959	1,959	1,948
Nova Scotia	1,351	1,354	1,357	1,359	1,365	1,367	1,436	1,422	1,428	1,432
Prince Edward Island	269	269	269	279	279	275	275	278	279	279
Yukon	91	102	102	102	102	102	102	102	102	102
In United States	......	......	......	225	224	398	426	413	143	415

Railway Capital.

There was an increase in the capitalization of railways in 1919 of $9,329,016 This increment represented an addition of $500,500 to stocks and $8,828,516 to funded debt.

Distribution of capitalization:—

Stocks	$ 878,101,113
Consolidated debenture stock (C.P.R.)	216,284,882
Funded debt	914,823,515
Total	$2,009,209,510

Distribution of funded debt:—

Bonds	$ 819,396,815
Miscellaneous obligations	26,000 000
Income bonds	25,275,000
Equipment trust obligations	44,151,700
Total	$ 914,823,515

STOCKS.

—	1916.	1917.	1918.	1919.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Dividend-paying	420,697,257 00	364,376,024 00	364,376,024 00	364,376,024 00
Non-dividend	427,572,186 00	508,453,969 00	513,224,589 00	513,725,089 00
Amount of dividends	32,277,874 00	30,092,701 00	30,103,982 00	30,126,545,00
Per cent. on dividend-paying	7 68	8 26	8 26	8 27
Per cent. on all stocks	3 81	3 45	3 43	3 43
Per mile, all stocks	25,950 00	25,400 00	25,811 00	25,796 00

FUNDED DEBT.

—	1916.	1917.	1918.	1919.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Outstanding for this purpose	869,323,449 00	895,492,856 00	905,994,999 00	914,823,515 00
Per mile of line affected	27,282 00	26,892 00	26,995 00	27,245 00

CONSOLIDATED DEBENTURE STOCK.

	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Amount outstanding (C.P.R.)	176,284,882 00	216,284,882 00	216,284,882 00	216,284,882 00
Interest	7,051,395 00	7,051,395 00	7,051 395,00	7,051 395,00
Per mile of line affected	14,239 00	19,101 00	18,451 00	18,384 00

Expenditure on Government Operated Railways.

The cost including equipment, of government owned and operated lines, for which no capitalization is given in foregoing statements, is shown in the following table:—

—	Miles.	Capital Cost.	Cost per Mile.
		$	$
Intercolonial	1593	152,300,044	95,605
National Transcontinental	2001	165,128,742	82,523
Prince Edward Island	279	12,633,933	45,282
Temiskaming and Northern Ontario	329	22,071,244	67,086
New Brunswick Coal and Railway	58	1,953,587	33,682
Totals	4260	354,087,550	

On June 1, 1918, the following company owned branch lines in New Brunswick were taken over for operation pending completion of purchase of same:—

Road.	Miles.	*Amount expended during year for Construction. and Betterments.
		$
York and Carleton	6·25	7,250 60
Elgin and Havelock	26·27	47,209 98
Moncton and Buctouche	30·18	37,829 81
St. Martins	28·80	34,566 47
Salisbury and Albert	44·93	42,304 58

In addition to the above, the following expenditures were made during the year.

Railways Operated as Canadian Government Railways.

	$
International Railway of New Brunswick, construction and betterments	77,849 84
Quebec Bridge, construction	656,761 79
Rolling stock	12,767,481 83

Railways under Construction.

		$
Hudson Bay Railway including Port Nelson Terminals		562,557 80
Quebec and Saguenay Railway,		
Purchase	$ 3,489,313 53	
Construction	1,149,900 79	
Rails	207,092 20	4,846,306 52
Purchase of Canadian Northern Railway Stock		9,733,333 24

*All the Capital Expenditures made by the Department of Railways and Canals are for the year ended March 31, 1919.

Railway Capitalization.

Year.	Stocks.	Debenture Stock.	Funded Debt.	Total.
	$	$	$	$
1910	687,557,387		722,740,300	1,410,297,687
1911	749,207,687		779,481,514	1,528,689,201
1912	770,459,351		818,478,175	1,588,937,526
1913	755,316,516	163,257,224	613,256,952	1,531,830 692
1914	853,110,653	173,307,470	782,402,638	1,808,820,761
1915	847,801,101	176,284,882	851,724,905	1,875,810,888
1916	848,269,488	176,284,882	869,323,449	1,893,877,819
1917	872,829 993	216,284,882	896,005,116	1,985,119,991
1918	877,600,613	216,284,882	905,994,999	1,999,880,494
1919	878,101,113	216,284,882	914,823,515	2,009,209,510

Aid to Railways.

Year.	Dominion.	Provinces.	Municipalities.
	$ c.	$ c.	$ c.
1910	*d*146,923,179	36,433,696	17,983,823
1911	148,217,071	36,506,696	18,042,823
1912	*e*154,075,235	36,568,851	18,051,323
1913	163,251,469	37,123,349	18,078,673
1914	178,834,528	37,946,609	*f*17,914,836
1915	183,479,192	38,061,229	17,914,836
1916	184,719,627	38,061,229	17,914,836
1917	185,493,913	38,061,229	17,914,836
1918	218,714,318	38,061,229	17,914,836
1919	219,077,163	38,171,229	17,914,836

*e*This amount includes payments of $6.263 715.86 to Grand Trunk Pacific under the Implement clause of the agreement between Government and the Company.

*f*This reduction is due to the repayment of a loan.

Included with the aid to the C.P.R. in the sum of $37,785,319.54 for lines built by Government and handed over to the Company. In that total is $6,639,581 for surveys.

*d*This included $10,000,000 loaned to the Grand Trunk Pacific under authority chap. 19 of 1909.

Analysis of Cash Subsidies paid by the Various Provinces since 1910.

Year.	Ontario.	Quebec.	Nova Scotia.	New Brunswick.	British Columbia.	Manitoba.	Totals.
	$	$	$	$	$	$	$
1910	9,198,616	12,328,197	6,384,300	4,851,487	792,209	2,878,887	36,433,696
1911	9,204,616	12,333,197	6,384,300	4,907,487	798,209	2,878,887	36,506,696
1912	9,204,616	12,333,197	6,440,455	4,907,487	804,209	2,878,887	36,568,851
1913	9,554,616	12,333,197	6,440,455	4,907,487	1,008,707	2,878,887	37,123,349
1914	9,554,616	12,333,197	6,987 850	4,907,487	1,284,572	2,878,887	37,946,609
1915	9,669,236	12,333,197	6,987,850	4,907,487	1,284,572	2,878,887	38,061,229

Additions were not made in succeeding years except.
1919, Alberta granted $175,000 and paid $110,000. Total all Provinces $38,171,229.

Cash Aid given by Municipalities shown by Provinces.

Year.	Ontario.	Quebec.	Nova Scotia.	New Bruns-wick.	British Columbia	Manitoba	North-west Terri-tories.	Totals.
1910	13,311,075,63	3,137,536 08	481,898 10	341,500 00	198,952 50	490,600 00	22,261 29	17,983,823 60
1911	13,361,075 63	3,137,536 08	441,898 10	341,500 00	207,952 00	490,600 00	22,261 29	18,042,823 60
1912	13,361,075 63	3,137,536 08	481,898 10	341,500 00	216,452 50	490,600 00	22,261 29	18,051,323 60
1913	13,361,075 63	3,158,136 08	481,898 10	341,500 00	223,302 50	490,600 00	22,261 29	18,078,673 60
1914	13,361,075 63	3,180,501 38	481,898 10	341,500 00	37,500 00	490,600 00	22,261 29	17,914,836 40
1915	13,361,075 63	3,180,501 38	481,898 10	341,500 00	37,500 00	490,600 00	22,261 29	17,914,836 40
1916	13,361,075 63	3,180,501 38	484,898 10	341,500 00	37,500 00	490,600 00	22,261 29	17,914,836 40

Additions not made in succeeding years.

Following is an analysis of the various forms in which cash aid has been given to railways by the Dominion, by the provinces, and by municipalities:—

Dominion.

Cash subsidies	$ 111,791,543 00
Loans	58,076,533 00
Cost of lines handed over to C. P. R.	37,785,319 00
Paid to Quebec Government	5,160,053 00
Implement clause, G. T. P., agreement	6,263,715 00
Total	$ 219,077,163 00

The purchase of Grand Trunk Pacific bonds aggregating $33,116,000 by the Government, could not properly be classified as cash aid. It is therefore omitted from this account, and appears in a later paragraph, among guarantees authorized.

PROVINCES.

Cash subsidies	$ 30,674,199 00
Loans	7,197,030 00
Subscription to shares	300,000 00
Total	$ 38,171,229 00

NOTE—$4,447,000, was transferred from subsidy to Loan account.

MUNICIPALITIES.

Cash subsidies	$ 12,670,838 00
Loans	2,404,498 00
Subscription to shares	2,839,500 00
Total	$ 17,914,836 00

Loan of $186,202.50 cancelled in 1914.

LAND GRANTS.

Following have been the land grants to railways:—

——	Acres.
By the Dominion	32,361,208
By the province of Quebec*	1,735,690
By the province of British Columbia	8,119,221
By the province of New Brunswick	1,647,772
By the province of Nova Scotia	160,000
By the province of Ontario	624,232
Total	44,648,123

*See explanatory paragraph.

In the case of the province of Quebec the land grants have been on a special basis, and it is therefore necessary to have in mind the following facts:—

Acres granted—convertible	13,324,950
Converted, at 52½ cents per acre	$ 6,995,599
Amount of conversion	$ 4,557,728
Acres granted—not convertible	11,772,050
Acres earned—not convertible	1,735,690

Dominion Land Grants.

Revised by Natural Resources Intelligence Branch and Lands Patent Branch, Department of Interior.

Name of Railway.	Area acres earned.
Alberta Railway and Irrigation Co	1,114,368
Alberta Great Waterways Railway Co	274
Canadian Pacific, main line	18,207,224
Calgary and Edmonton Railway Co	2,108,738
Great North West Central Railway Co	320,000
Manitoba North Western Railway Co	1,501,529
Manitoba South Western Colonization Railway Co	1,396,800
Saskatchewan and Western Railway Co	98,880
C. P. R. Pipestone Extension Souris Branch	200,320
C. P. R. Souris Branch	1,408,704
Canadian National—	
Formerly Lake Manitoba and Canal Co	798,400
Canadian North Western Railway Co	338
Canadian Northern Alberta Railway Co	537
Canadian Northern Manitoba Railway Co	73
Formerly Manitoba and South Eastern Railway Co	680,320
Qu'Appelle Long Lake and Saskatchewan Railroad and Steamboat Co	1,879,987
Canadian Northern Railway Co	2,643,934
Edmonton, Dunvegan and British Columbia Railway Co	761
Grand Trunk Pacific	21
Total	32,361,208

The Dominion has not made any grants of lands in aid of railways since 1894.

Guarantees.

Guarantees of bonds have been substituted in large measure for other forms of aid during recent years. It has been most difficult to get an accurate statement of the facts in this regard, particularly as to the precise amount of outstanding liability. The following table is based on official reports from the Dominion and Provincial Governments:—

——	Authorized.	Bonds Executed.	Guarantees Earned.
	$	$	$
Dominion	189,666,539	183,532,523	183,532,523
Manitoba	25,663,553	25,663,553	25,663,553
Alberta	59,495,900	46,685,969	46,685,969
Saskatchewan	47,725,000	28,582,012	23,170,661
Ontario	7,860,000	7,860,000	7,860,000
British Columbia	68,135,000	60,317,524	51,048,665
New Brunswick	7,763,000	7,763,000	6,431,562
Quebec	280,000	280,000	280,000
Total	406,588,992	360,684,581	344,672,933

It must be understood that $33,116,000 worth of Grand Trunk Pacific bonds purchased by the Dominion Government, and referred to in a preceding paragraph, is included with the amount of guarantees authorized, although in such case the guarantee does not apply. There is, however, no other way of recording the amount in this connection.

The facts for the preceding six years, as respects the amount of guarantees authorized, are as follows:—

——	1913.	1914.	1915.	1916.	1917.	1918.
	$	$	$	$	$	$
Dominion	95,486,590	188,965,063	188,965,063	189,666,539	189,666 539	189,666,539
Manitoba	24,059,447	25,221,580	25,221,580	25,221,580	25,519,553	25,519,553
Alberta	45,489,000	55,810,450	59,410,450	58,736,750	59,495,900	59,495,900
Saskatchewan	33,735,000	41,625,000	41,625,000	47,725,000	47,725,000	46,725,000
Ontario	7,860,000	7,860,000	7,860,000	7,860 000	7,860,000	7,860,000
Nova Scotia	5,022,000	....	....	....	....	....
British Columbia	59,262,072	80,332,072	80,332,072	80,332,072	68,782,072	68,135,000
New Brunswick	3,654,265	6,063,000	6,063,000	7,763,000	7,763,000	7,763,000
Quebec	392,000	392,000	392,000	308,000	280,000	280,000
Total	274,960,374	409,869,165	409,869,165	417,612,941	407,092,064	405,444,992

Following are the details according to official statements received from the Dominion and the various provinces:—

DOMINION.

The list of securities guaranteed by the Dominion prior to June 30, 1916, is as follows:—

1. The Canadian Northern Railway Company, chapter 7, Edward VII (1903).

The guarantee is for the principal of £1,923,287 sterling, and interest thereon at the rate of 3 per cent per annum for fifty years.

2. The Canadian Northern Railway Company, chapter 11, 7-8 Edward VII (1908).

The guarantee is for the principal of £1,622,586 19s. 9d. sterling debenture stock and interest thereon at the rate of 3½ per cent per annum for fifty years, from July 20, 1908, interest payable half yearly.

3. The Canadian Northern Ontario Railway Company, chapter 6, 1-2 George V (1911).

The guarantee is for the principal of £7,493,835 12s. 4d. sterling debenture stock and interest thereon at the rate of 3½ per cent per annum for fifty years, from May 19, 1911, interest payable half yearly, amount actually issued £7,350,000.

4. The Canadian Northern Alberta Railway Company, chapter 6, 9-10 Edward VII (1910) as amended by chapter 8, 2 George V (1912).

The guarantee is for the principal of £647,260 5s. 6d. sterling debenture stock and interest thereon at the rate of 3½ per cent per annum for fifty years, from May 4, 1910, interest payable half yearly.

5. The Grand Trunk Pacific Railway Company, chapter 71, 3 Edward VII (1903) and chapter 24, 4 Edward VII (1904) and chapter 98, Acts of 1905.

The guarantee is for 3 per cent bonds of the railway company to an amount equal to 75 per cent of the cost of construction of the Western Division of the National Transcontinental railway, but not exceeding $13,000 per mile in respect of the Prairie section of the said railway. The amount of bonds issued and guaranteed is £7,200,000, of which £2,300,000 were issued in 1905, £2,000,000 in 1909, and £2,000,000 in 1910.

The total authorized issue was £14,000,000 and the balance of the issue not sold to the public—£6,800,000—was purchased by the Government under the authority of the Grand Trunk Pacific Bond Purchase Act, 1913. There is therefore no guarantee, as respects this part of the issue, outstanding.

6. The Canadian Northern Alberta Railway Company, chapter 6, 2 George V (1912).

The guarantee is for the principal of £733,561 12s. 10d. sterling debenture stock and interest thereon at the rate of 3½ per cent per annum for fifty years, from April 1, 1912, interest payable half yearly.

7. The Grand Trunk Pacific Railway Company, chapter 20 of the Acts of 1914.

Total guarantee authorized, $16,000,000, interest at 4 per cent. Sold to the public, $3,193,507; pledged with the Dominion Government against advances, $7,500,000; pledged to Grand Trunk Railway Company, $5,306,493.

8. The Canadian Northern Railway Company, chapter 20 of the Acts of 1914.

Guarantee authorized, $45,000,000, at 4 per cent. Sold to the public, $17,033,333; pledged with the Dominion Government against advances, $12,500,000; pledged with Columbia Trust Coy., New York, against advances, $15,333,333.

ALBERTA.

Railway.	Authorized Mileage.	Par Bond Value.	Mileage executed by Government	Par Bond Value.
		$		$
Canadian Northern	902·4	13,536,000	774·8	11,022,000
Canadian Northern Western	1,390·	22,530,000	662·57	11,222,250
Grand Trunk Pacific Branch Lines Co	259·5	4,182,500	259·5	4,182,500
Edmonton, Dunvegan and British Columbia Ry	471·	9,420,000	471·	9,420 000
Alberta and Great Waterways	350·	7,000,000	350·	7,000,000
Central Canada	114·	2,280,000	100·	2,000,000
Lacombe and Blindman Valley	39·1	547,400	39·1	273,700
Totals	3,526·0	59,495,900	2,656·97	45,120,450

SASKATCHEWAN.

——	Number of Miles.	Total Authorized Guarantees of $15,000 per mile.	Par value of Bonds sold.	Amount of earnings Released.
		$ c.	$ c.	$ c.
Canadian Northern Railway Company	1,155	17,325,000 00	13,709,400 00	10,456,495 25
Canadian Northern Saskatchewan Railway Co	255	3,825,000 00	1,174,813 33	782,210 60
Grand Trunk Pacific Branch Lines Co	760	11,400,000 00	11,328,892 00	9,908,627 53
Grand Trunk Pacific Saskatchewan Ry. Co	605	9,075,000 00	Nil.	Nil.
		41,625,000 00	26,213,105 33	21,147,333 38
Bridges and Terminals—				
Grand Trunk Pacific Branch Lines Co	....	5,100,000 00	1,882,240 00	1,536,660 62
Canadian Northern Saskatchewan Railway		1,000,000 00	486,666 66	486,666 66
		47,725,000 00	28,582,011 99	23,170,660 66

All unearned guarantees were permitted to lapse in 1918.

ONTARIO.

To the Canadian Northern Ontario Railway Company—Guarantee of nterest on bonds aggregating $7,860,000.

NOVA SCOTIA.

The aid given by the province of Nova Scotia to the Halifax and Southwestern Railway Company was not in the nature of a guarantee of bonds; but the facts of the case cannot very well be given under any other head. They are as follows:—

In the first instance the province advanced to the company $13,500 per mile on 257.25 miles of its railway. The company gave a mortgage to the province covering the railway system for the total amount so advanced, and for interest on advances during construction, but could redeem the mortgage by repaying the said sum of $13,500 per mile, less the sum of $3,200 per mile. The $3,200 per mile represents the sum which, under the provisions of a general Act on the subject, the province grants as a subsidy to a company constructing a railway.

This arrangement existed until the new arrangement was made under chapter 27 of the Acts of 1912, as amended by chapter 64 of the Acts of 1913. The new arrangement provided for releasing the original mortgage, for crediting the railway company with the $3,200 per mile, and interest thereon, for repayment to the company of the equivalent of £180,400 sterling which the company had paid as interest on the mortgage, and for adding that amount to the sums due by the company for principal. The equivalent of £180,400 sterling was paid to the Halifax and Southwestern Railway Company, but instead of being paid in cash it was paid by delivering to the company £180,400 of provincial debentures. The total amount the company owed the province under this arrangement was settled at $4,447,000, in which is included the equivalent of £180,400 sterling.

As security for that amount the company delivered to the province its bonds guaranteed by the Canadian Northern Railway Company, aggregating $4,447,000, these bonds being secured by a mortgage trust deed covering the railway system of the Halifax and Southwestern Railway Company, and the province still holds the bonds and collects the interest thereon as the same falls due.

Under the primary arrangement the railway company did not deliver bonds to the province, but merely executed the mortgage, which has been released and superseded by the new arrangement.

The advance of $13,500 per mile was not made by the province delivering bonds to the company; it was made in cash, the province having borrowed the money in London by the issue and sale of inscribed stock. The interest on the guaranteed bonds that the province now holds offsets within about one-quarter per cent the interest payable on the inscribed stock, this difference being accounted for by the fact that the stock was issued below par.

After the guaranteed bonds of the Halifax and Southwestern Railway Company are paid, the amount of provincial aid it will have received will have been $3,200 per mile.

BRITISH COLUMBIA.

—	Guarantee Authorized.	Par Value of Bonds Executed.	Amount of Guarantee.
	$	$	$
Canadian North Pacific Railway	47,975,000	40,157,527	33,013,467
Pacific Great Eastern Railway	20,160,000	20,160,000	18,035,198
	68,135,000	60,317,527	51,048,665

In 1916 there was added to the above $11,550,000 of bonds of the Pacific Great Eastern, the guarantee of which had been authorized by the Legislature, The official statement for 1918 omits the amount.

MANITOBA.

To the Canadian Northern Railway Co., the following guarantees have been given:—

1,243·73 miles, main line and branches in Manitoba at $10,000 per mile	$12,437,286 66
332·30 miles, main line and branches in Manitoba at $13,000 per mile	4,320,000 00
286·28 miles, Port Arthur Division at $20,000 per mile	5,745,586 67
Guarantees on Winnipeg Terminals	3,000,000 00
Total guarantees	$25,502,873 33
Canadian Northern Manitoba Railway—	
12·3 miles at $13,000 per mile	$ 16,680 00

NEW BRUNSWICK.

—	Amount guaranteed.	Earned and paid.
	$ cts.	$ cts.
New Brunswick and Seaboard	297,000 00	297,000 00
Southampton	155,000 00	155,000 00
St. John and Quebec	6,400,000 00	3,597,898 70
Fredericton and Grand Lake	465,000 00	465,000 00
Total	7,317,00 00	4,514,898 70

QUEBEC.

Guarantee of bonds of the Montreal and Western Railway Company to the amount of $224,000.

TRAFFIC.

PASSENGERS CARRIED.

Year.	Passengers carried.	Year.	Passengers carried.
1910	35,894,575	1915	49,322,035
1911	37,097,718	1916*	43,503,459
1912	41,124,181	1917*	48,106,530
1913	46,203,765	1918*	44,948,638
1914	46,702,280	1919	43,754,194

* Corrected figures.

FREIGHT HANDLED.

Year.	Tons of freight (2,000 lbs.)	Year.	Tons of freight (2,000 lbs.)
1875	5,670,837	1910	74,482,866
1880	9,938,858	1911	79,884,282
1885	14,659,271	1912	89,444,331
1890	20,787,469	1913	106,992,710
1895	21,524,421	1914	106,393,989
1900	35,946,183	1915	87,204,833
1905	50,793,957	1916	109,659,088
1906	57,966,713	1917	121,916,272
1907	63,866,135	1918	127,543,687
1908	63,071,167	1919	116,699,572
1909	66,842,258		

PASSENGER TRAFFIC.

The mileage used in calculations which follow is the operating single track mileage given in table No. 1.

Passengers carried 1 mile:—

1910	2,466,729,664	1915	2,483,708,745
1911	2,605,968,924	1916	2,727,122,648
1912	2,910,251,636	1917	3,150,127,428
1913	3,265,656,080	1918	3,190,025,682
1914	3,089,031,194	1919	3,074,664,369

Passengers carried 1 mile per mile of line:—

1910	99,742	1915	69,802
1911	102,597	1916	72,611
1912	108,888	1917	79,829
1913	111,353	1918	82,050
1914	100,309	1919	79,048

Passengers carried per mile of line:—

1910	1,451	1915	1,299
1911	1,560	1916*	1,162
1912	1,539	1917*	1,246
1913	1,576	1918*	1,156
1914	1,516	1919	1,125

Average receipts per passenger per mile:—

1910	1·866	1915	2·021
1911	1·944	1916	1·954
1912	1·943	1917	1·946
1913	1·973	1918*	2·122
1914	2·007	1919	2·557

Passenger revenue:—

1910	$ 46,018,880	1915	$ 50,173,267
1911	50,566,894	1915	53,097,643
1912	50,543,664	1917	61,290,291
1913	64,441,430	1918	67,089,363
1914	62,012,296	1919	78,609,871

Passenger train revenue:—

1910	$ 52,956,219	1915	$ 60,699,935
1911	58,317,998	1916	66,763,261
1912	65,048,187	1917	80,767,114
1913	74,431,994	1918	88,192,056
1914	72,564,203	1919	102,380,357

* Corrected figures.

Average receipts per passenger:—

1910	$ 1·282	1915	$ 1·083
1911	1·360	1916	1·083
1912	1·375	1917	1·140
1913	1·394	1918	1·322
1914	1·328	1919	1·797

Average number of passengers per train:—

1910	59	1915	50
1911	60	1916	53
1912	62	1917	59
1913	62	1918	64
1914	59	1919	63

Average number of passengers per car:—

1910	..	1915	14
1911	..	1916	14
1912	..	1917	16
1913	15	1918	17
1914	14	1919	17

Average number of cars per passenger train:—

1913	5·6	1917	5·7
1914	5·7	1918	5·8
1915	5·4	1919	6·1
1916	5·5		

Average passenger journey—miles:—

1910	69	1915	54
1911	70	1916	55
1912	71	1917	59
1913	71	1918	63
1914	66	1919	70

The average earnings per passenger train car mile were 34.4 cents. This includes all classes of cars forming a passenger train.

FREIGHT TRAFFIC.

Tons hauled 1 mile:—

1910	15,712,127,701	1915	17,661,309,723
1911	16,048,478,295	1916	28,195,364,264
1912	19,558,190,527	1917	31,186,707,851
1913	23,032,951,596	1918	31,029,072,279
1914	22,063,294,685	1919	27,724,397,202

Tons hauled 1 mile per mile of line:—

1910	635,321	1915	496,355
1911	631,829	1916	753,202
1912	731,776	1917	807,948
1913	785,820	1918	798,093
1914	716,359	1919	712,783

Average receipts per ton per mile:—

1910	$ 0·739	1915	$ 0·751
1911	0·777	1916	0·653
1912	0·757	1917	0·690
1913	0·758	1918	0·736
1914	0·742	1919	0·962

Average trainload—tons:—

1910	311	1915	344
1911	305	1916	411
1912	325	1917	436
1913	342	1918	457
1914	353	1919	442

Average number of loaded cars per freight train:—

1910	18·15	1915	18·06
1911	18·03	1916	19·65
1912	18·19	1917	19·59
1913	18·00	1918	19·77
1914	18·40	1919	18·85

Average number of tons per loaded car:—

1910	17·13	1915	18·43
1911	16·91	1916	20·91
1912	17·87	1917	22·24
1913	19·01	1918	23·09
1914	19·18	1919	23·46

Average length of haul—miles:—

1913	216	1917	256
1914	217	1918	243
1915	202	1919	238
1916	257		

Average revenue per ton:—

1913	$ 1·636	1916	$ 1·679
1914	1·614	1917	1·765
1915	1·520	1918	1·789
		1919	2·286

Following is the record of freight tonnage per mile of line since 1875:—

1875	1,180	1910	3,012
1881	1,646	1916	2,929
1887	1,342	1917	3,159
1893	1,466	1918	3,281
1898	1,706	1919	3,000
1904	2,475		

Gross earnings per revenue train mile—all trains:—

1910	$2·036	1915	$2·143
1911	2·103	1916	2·358
1912	2·174	1917	2·683
1913	2·263	1918	3·005
1914	2·253	1919	3·688

Freight earnings per ton:—

1910	$1·560	1915	$1·520
1911	1·561	1916	1·679
1912	1·655	1917	1·766
1913	1·636	1918	1·789
1914	1·614	1919	2·286

Earnings per passenger:—

1910	$1·282	1915	$1·208
1911	1·363	1916	1·083
1912	1·375	1917	1·140
1913	1·394	1918	1·322
1914	1·328	1919	1·797

Freight earnings per freight train mile:—

1910	$2·316	1915	$2·279
1911	2·376	1916	2·686
1912	2·494	1917	3·006
1913	2·595	1918	3·359
1914	2·619	1919	4·256

Passengers earnings per passenger train mile:---

1910	$1·313	1915	$1·016
1911	1·348	1916	1·042
1912	1·390	1917	1·160
1913	1·223	1918	1·352
1914	1·185	1919	1·614

TRAFFIC HANDLED.

—	1915.	1916	1917.	1918.	1919.
Products agriculture—	Tons.	Tons.	Tons.	Tons.	Tons.
Grain	9,159,793	18,957,627	16,491,090	13,985,361	11,285,463
Flour	2,514,609	3,184,922	3,374,965	3,919,476	3,051,415
Other mill products	1,486,665	1,685,147	1,684,176	1,722,985	1,534,421
Hay	1,211,835	1,323,954	1,042,395	1,522,626	1,650,194
Tobacco	38,580	47,694	44,482	51,252	56,508
Cotton	108,877	143,950	154,256	349,385	170,657
Fruit and vegetables	1,474,314	1,299,063	1,649,779	1,604,126	1,769,150
Other products of agriculture	391,236	463,354	686,311	722,459	617,655
Products of animals—					
Live stock	1,387,103	1,428,887	1,554,560	1,515,471	1,752,176
Dressed meats	608,062	630,992	645,094	764,121	1,073,921
Other packing-house products	395,364	615,701	596,349	644,023	946,949
Poultry, game and fish	282,856	360,892	373,514	424,728	550,115
Wool	41,156	105,912	62,456	90,455	73,557
Hides and leather	211,411	277,580	249,794	250,713	281,055
Other products of animals	430,705	486,395	499,120	559,821	596,443
Products of mines—					
Anthracite coal	6,477,642	7,057,628	7,623,874	9,033,037	7,361,435
Bituminous coal	16,114,480	18,122,835	21,782,444	25,076,008	23,440,474
Coke	1,171,427	1,772,854	1,641,488	1,735,596	1,354,697
Ores	3,524,211	5,610,548	5,570,215	5,491,452	4,084,964
Stone, sand, etc.	4,841,415	3,801,874	3,910,562	3,850,855	3,402,681
Other products of mines	998,360	1,484,345	2,006,054	2,002,543	1,765,570
Products of forests—					
Lumber	7,985,885	8,551,087	10,100,749	10,478,969	9,955,898
Other products of forests	5,990,670	8,007,442	8,989,933	10,372,485	11,298,507
Manufactures—					
Petroleum and other oils	868,214	1,117,315	1,414,800	1,636,594	2,035,899
Sugar	707,714	744,866	797,763	912,113	899,984
Naval Stores	28,961	81,768	108,958	133,168	66,129
Iron, pig and bloom	488,216	1,256,343	1,723,249	1,745,383	1,460,466
Iron and steel rails	450,764	749,993	1,100,245	1,104,996	1,475,576
Castings and machinery	891,063	1,316,572	1,920,301	1,997,184	1,638,116
Bar and sheet metal	635,150	1,213,797	1,562,313	1,784,228	1,544,779
Cement, brick and lime	2,419,240	2,216,868	2,698,166	2,192,898	1,883,550
Agricultural implements	285,491	366,461	469,142	529,677	469,230
Wagons, carriages, tools, etc	339,749	516,368	672,939	566,720	567,194
Wines, liquors and beers	247,944	269,271	218,977	223,350	193,091
Household goods and furniture	295,496	366,399	438,483	499,751	443,875
Other manufactures	4,928,391	6,648,762	8,795,971	9,036,745	8,164,138
Merchandise	5,272,163	4,622,224	6,070,858	5,047,616	4,421,320
Miscellaneous	2,393,123	2,748,398	3,151,203	3,952,372	3,362,320

SUMMARY.

—	1915.	1916	1917.	1918.	1919.
	Tons.	Tons.	Tons.	Tons.	Tons.
Products of agriculture	16,385,909	27,105,711	25,127,453	23,877,670	20,135,463
Products of animals	3,356,657	3,906,359	3,980,887	4,249,332	5,274,216
Products of mines	33,127,535	37,850,084	42,534,637	47,189,491	41,409,821
Products of forest	13,976,555	16,558,529	19,090,682	20,851,454	21,254,405
Manufactures	12,586,393	16,867,782	21,921,309	22,362,807	20,842,027
Merchandise	5,272,163	4,622,224	6,070,858	5,047,616	4,421,320
Miscellaneous	2,393,123	2,748,398	3,151,203	3,952,372	3,362,320
Totals	*b* 87,204,838	109,659,087	*c*121,916,272	*d*127,543,687	116,699,572

b Undistributed 106,503 tons. *c* Undistributed 39,244 tons. *d* Undistributed 12,945 tons.

TRAFFIC HANDLED.

——	1915.	1916.	1917.	1918.	1919.
Originating in Canada	49,364,052	62,950,122	67,134,164	68,385,790	63,556,991
Received from U.S. roads	22,134,118	26,287,034	31,330,530	34,039,620	31,645,130
Total originating	71,498,170	89,237,156	98,464,694	102,425,410	95,202,121
Received from connecting roads	15,706,668	20,421,932	23,451,578	25,118,277	21,497,451
Total handled	87,204,838	109,659,088	121,916,272	127,543,687	116,699,572

Decrease in 1919 from 1918 of 10,844,115 tons handled and 7,203,289 tons originating.

Freight Car Mileage.	1915.	1916.	1917.	1918.	1919.
Loaded freight cars	958,425,805	1,348,212,128	1,402,552,028	1,343,301,681	1,181,758,126
Empty freight cars	387,179,212	576,255,686	561,127,805	494,404,216	497,882,365
Caboose cars	45,669,172	63,344,375	66,728,241	64,419,008	59,472,896
Total	1,391,274,189	1,987,812,189	2,030,408,074	1,902,124,905	1,739,113,387

Passenger train Car Mileage.	1915.	1916.	1917.	1918.	1919.
Passenger cars	126,421,006	133,423,951	135,419,724	127,866,571	127,018,520
Sleeping, parlor, etc	53,632,104	56,565,727	59,489,362	53,808,982	58,181,799
Other cars	86,630·228	90,909,724	108,416,453	108,472,381	112,074,695
Total	266,683,338	280,899,402	303,325,539	290,147,934	297,275,014

Revenue train mileage:—

——	1914.	1915.	1916.	1917.	1918.	1919.
Passenger trains	45,219,048	41,648,243	42,449,022	44,083,575	41,850,189	41,048,124
Freight trains	55,343,193	43,661,573	60,036,984	62,863,724	60,143,014	55,034,882
Mixed trains	7,126,841	7,736,391	8,499,073	8,746,811	7,787,636	7,652,411
Special trains	206,190	172,272	90,811	102,990	76,721	97,418
Total	107,895,272	93,218,479	111,075,890	115,797,100	109,857,560	103,832,835
Non-revenue trains	4,911,928	1,955,104	3,338,181	3,627,901	4,158,919	4,159,658

Locomotive mileage:—

Class of locomotive.	1914.	1915.	1916.	1917.	1918.	1919.
	Miles.	Miles.	Miles.	Miles.	Miles.	Miles.
Freight	58,675,214	47,731,635	66,491,134	68,983,629	63,921,041	60,080,642
Passenger	45,069,967	41,006,923	42,215,551	44,005,835	40,870,513	42,296,331
Mixed	10,276,245	7,561,213	7,610,281	8,612,666	7,897,536	7,871,917
Switching	22,937,611	19,897,242	23,586,669	28,509,069	28,625,512	26,519,327
Special	169,719	157,031	5,062,813	153,099	5,438,603	157,947
Total	137,128,756	116,354,044	144,966,448	150,264,298	146,753,205	136,926,164

INCOME ACCOUNT.

—	1918.		1919.	
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Gross earnings from operation	330,220,149 95		382,976,901 41	
Operating expenses	273,955,435 79		341,866,509 01	
Net operating revenue		56,264,714 16		41,110,392 40
Outside operations:—				
Revenue	5,423,530 94		8,802,803 72	
Expense	3,744,180 08		6,831,555 34	
Net revenue	1,679,350 86		1,971,248 38	
Income—Other sources	19,627,863 92	21,307,214 78	18,501,190 97	20,472,439 35
		77,571,928 94		61,582,831 75
Less taxes		4,711,262 84		5,316,713 75
Gross corporate income		72,860,666 10		56,266,118 00
Deductions:—				
Lease of other roads	$ 3,491,478 94		3,745,795 56	
Other rents	6,873,321 18		5,675,530 49	
Loss on separately owned property			2,673,248 13	
Interest on funded debt	30,665,899 36		30,974,059 78	
Other interest	9,182,886 61		12,123,201 28	
Sinking funds	9,733 33		19,260 18	
Other debentures	2,417,146 10	54,532,437 39	2,319,703 29	57,530,798 71
Net Corporate Income		18,328,228 71	Net Corp. loss.	1,264,680 71
Disposal of Net Corporate Income:—				
Dividends—Common	26,876,705 16		26,899,267 66	
Preferred	10,331,172 14		10,331,172 14	
Additions and Betterments, Cr	209 43		879 95	
Reserves and Miscellaneous	195,831 57	37,403,499 44	323,721 18	37,553,281 03
Balance to Profit and Loss, Dr		$ 19,075,270 73		$ 38,817,961 74

GROSS EARNINGS.

—	1918.		1919.	
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Rail line—				
Freight	228,244,416 07		266,825,881 94	
Passenger	67,089,362 62		78,609,870 97	
Excess baggage	595,790 35		573,322 28	
Sleeping cars	3,179,760 94		3,716,450 77	
Parlour and chair cars	262,576 39		274,505 07	
Mail	3,288,733 75		3,399,830 60	
Express	9,824,583 29		10,744,374 20	
Other passenger trains	64,024 66		49,744 50	
Milk	550,416 08		621,277 11	
Switching	2,917,752 37		2,680,376 61	
Special service train	89,677 79		84,763 43	
Other freight train	36,920 15		27,529 62	
Water transfer freight	1,529 61		62,588 80	
Totals		316,145,544 07		367,670,515 90
Water line—				
Freight	2,266,102 13		2,455,033 14	
Passenger	432,537 50		413,878 30	
Excess baggage	2,995 71		1,579 28	
Other passenger service				
Mail	20,564 70		18,609 60	
Express	25,476 65		15,763 30	
Special service				
Other	Dr. 139,749 47		243 35	
Totals		2,608,027 22		2,905,106 97
Incidental—				
Dining and buffet	3,336,808 34		4,390,981 69	
Hotel and restaurant	627,518 13		779,016 66	
Station, train, etc., privileges	98,847 47		109,579 43	
Parcel room	88,479 48		136,178 98	
Storage—freight	342,772 95		525,816 15	
Storage—baggage	85,052 19		127,072 36	
Demurrage	1,936,611 52		2,120,298 26	
Telegraph and telephone	281,167 59		91,731 82	
Grain elevators	888,454 99		1,113,683 16	
Stockyards	24,859 27		24,654 00	
Rents of buildings, etc	1,488,020 86		1,547,598 07	
Miscellaneous	1,918,485 88		1,367,695 61	
Totals		11,117,078 67		12,334,306 19
Joint facilities, Cr. balance		349,499 99		66,972 35
Gross earnings		330,220,149 95		382,976,901 41

Increase 1919 over 1918, $52,756,751.46.
See Table 5 for details of Net Earnings.

Gross earnings per mile of line:—

1875	$4,053	1911	7,430
1880	3,275	1912	8,209
1885	2,993	1913	8,760
1890	3,562	1914	7,894
1895	2,928	1915	5,616
1900	4,006	1916	6,943
1905	5,197	1917	8,051
1910	7,034	1918	8,493
		1919	9,846

Gross Earnings, Operating Expenses, Operating Ratio.

Year.	Earnings.					Net operating expenses.	Per cent operating expenses to gross earnings.
	Passenger.	Freight and switching.	Other.	Total gross.	Total operating expenses.		
	$	$	$	$	$	$	(Operating ratio.)
1910	52,956,219	117,494,484	3,505,514	173,956,217	120,305,440	53,507,777	69·2
1911	58,317,998	126,570,534	3,844,962	188,733,494	131,034,785	57,698,709	69·4
1912	65,048,187	149,961,140	3,494,426	219,403,753	150,726,540	68,677,213	68·7
1913	74,431,994	177,089,373	5,181,336	256,702,703	182,011,690	74,691,013	70·9
1914	72,564,203	165,753,731	4,765,605	243,083,539	178,975,259	64,108,280	73·6
1915	60,699,935	134,488,304	4,654,833	199,843,072	147,731,099	52,111,973	73·9
1916	53,097,643	185,806,168	*22,984,843	261,888,654	180,542,259	81,346,395	68·9
1917	61,290,291	217,625,963	*31,855,225	310,771,479	222,890,637	87,880,842	71·7
1918	88,192,056	231,813,389	10,214,705	330,220,150	273,955,436	56,264,714	82·96
1919	102,380,357	270,463,390	10,133,154	382,976,901	341,866,509	41,110,392	89·27

*Includes Excess Baggage, Sleeping and Parlour Car, Mail, Express, Milk, Other Pass. Train and Dining and Buffet for these years only. These are included in Passenger for the other years. These items total for 1916, $16,192,941, for 1917, $19,476.823.

Operating Expenses.

	Per Mile of Line.	Per Train Mile (all trains). Earnings per train mile.	Expenses per train mile.
	$	$	$
1899	2·360	1·192	0·779
1900	2·701	1·282	0·864
1901	2·777	1·366	0·944
1902	3·064	1·501	1·028
1903	3·554	1·591	1·117
1904	3·837	1·634	1·216
1905	3·904	1·614	1·213
1906	4·080	1·723	1·198
1907	4·621	1·953	1·381
1908	4·672	1·869	1·364
1909	4·340	1·816	1·309
1910	4·869	2·036	1·409
1911	5·159	2·103	1·460
1912	5·640	2·174	1·493
1913	6·211	2·263	1·604
1914	5·812	2·253	1·659
1915	4·152	2·144	1·585
1916	4·823	2·358	1·623
1917	5·774	2·682	1·925
1918	7·046	3·006	2·494
1919	8·789	3·682	3·292

Operating Expenses for 1919.

	$	Per cent.
Way and structures	69,034,242 27	20·19
Equipment	78,397,270 13	22·93
Traffic	6,545,932 50	1·91
Transportation—rail line	170,382,033 76	49·83
" water line	2,168,889 52	0·63
Miscellaneous operations	5,606,045 30	1·64
General expenses	9,730,448 93	2·84
Transportation for investment—Cr	7,353 60	0·03
Total	341,866,509 01	
Increase over 1918	67,911,073 22	

Operating Expenses.

—	1916.		1917.		1918.	
	$ cts.	Per cent.	$ cts.	Per cent.	$ cts.	Per cent.
Way and structures	36,040,945 06	19·96	41,154,193 11	18·46	51,614,857 71	18·84
Equipment	35,822,484 20	19·84	46,371,178 39	20·80	57,304,234 84	20·92
Traffic	5,560,515 12	3·08	6,236,810 91	2·79	6,342,393 99	2·32
Transportation—rail line	92,882,661 24	51,45	114,327,343 71	51·29	145,107,396 15	52·96
" water line	184,824 13	0·10	3,271,892 62	1·47	1,552,958 83	0·56
Miscellaneous operations	3,279,588 42	1·81	3,962,543 94	1·78	4,443,665 75	1·62
General expenses	6,781,574 19	3·75	7,584,881 55	3·40	7,597,985 10	2·77
Transportation for investment—Cr	10,333 38	0·01	18,207 15	0·01	8,056 58	0·01
Total	180,512,258 98		222,890,637 08		273,955,435 79	

Operating Expenses.

MAINTENANCE OF WAY AND STRUCTURES AND EQUIPMENT.

Year.	Maintenance of Way. Amount.	Mileage.	Amount per Mile of Line	Year.	Maintenance of Equipment. Amount.	Mileage.	Amount per Mile of Line.
	$		$		$		$
1910	27,035,603	24,731	1,093	1910	26,002,301	24,731	1,051
1911	29,245,093	25,400	1,151	1911	26,127,638	25,400	1,028
1912	31,514,098	26,727	1,179	1912	29,811,510	26,727	1,115
1913	35,933,322	29,336	1,224	1913	37,289,718	29,336	1,271
1914	35,292,226	30,795	1,146	1914	36,375,330	30,795	1,181
1915	28,762,906	35,582	808	1915	28,156,261	35,582	791
1916	36,040,045	37,434	962	1916	35,822,484	37,434	956
1917	41,154,193	38,604	1,066	1917	46,371,178	38,604	1,201
1918	51,614,857	38,879	1,327	1918	57,304,234	38,879	1,473
1919	69,034,242	38,896	1,775	1919	78,397,270	38,896	2,017

Taxes.

Province.	1916.	1917.	1918.	1919.
	$	$	$	$
Nova Scotia	1,381 31	437,36	1,705 13	964 00
New Brunswick	3,902 26	58,740 06	58,446 21	76,211 61
Quebec	617,686 15	659,049 59	624,816 36	811,564 52
Ontario	1,510,007 84	2,148,141 12	1,693,129 38	1,974,185 48
Manitoba	247,300 07	396,924 52	337,140 82	212,273 30
Saskatchewan	107,659 74	251,575 68	163,186 37	259,027 80
Alberta	146,400 74	189,812 47	210,067 33	526,565 30
British Columbia	343,643 55	326,122 51	749,422 79	649,558 05
Yukon	6,845 04	6,805 27	6,826 17	6,821 05
Undistributed	112,060 76	....	....	285,880 15
Outside Canada	224,913 91	316,563 84	166,347 82	258,381 70
Total	3,321,801 37	4,354,172 52	4,011,088 38	5,061,432 96

The government owned line Prince Edward Island Ry is the only steam steam railway in Prince Edward Island therefore no taxes are assessed on railways by that province.

Salaries and Wages.

Year.	Number of Employees.	Salaries and Wages.	Ratio to Gross Earnings.	Ratio to Operating Expenses.
		$		
1910	123,768	67,167,793	38·61	55·78
1911	141,224	74,613,738	39·53	56·94
1912	155,901	94,237,623	39·79	57·92
1913	178,652	115,749,825	45·09	63·59
1914	159,142	111,762,972	45·97	62·43
1915	124,142	90,215,727	45·15	61·09
1916	144,770	104,300,647	39,82	57·95
1917	146,175	129,626,187	41·85	58·34
1918	143,493	152,274,953	46·14	55·59
1919	158,777	208,939,995	54·56	61·12

Wages and Salaries.

Items.	1915. $ cts.	1916. $ cts.	1917. $ cts.	1918. $ cts.	1919. $ cts.
1 to 5 General Offices Superintendence	10,122,122 04	10,335,711 11	14,957,705 43	17,075,814 44	22,985,070 54
6 to 26 Maintenance of Road and Equipment and Construction	37,824,178 90	44,001,341 77	53,237,311 21	64,432,547 93	93,308,553 59
27 to 29 Outside Traffic	683,857 08	978,043 93	715,306 98	738,057 19	1,403,463 63
30 to 40, 46 to 47, 59 to 65 Agents, Operators, Misc. operation	18,014,089 76	19,117,544 62	26,306,422 37	30,310,862 42	42,332,795 32
41 to 45 Trainmen, Yard	4,742,048 21	5653,385 13	7031,963 84	8665,250 22	11,353,453 60
49 to 58 Trainmen, Road	18,829,431 02	24,214,615 44	27,377,475 41	31,052,420 68	37,556,657 93
Total	90,215,727 01	104,300,642 00	129,626,185 24	152,274,952 88	208,939,994 61

EMPLOYEES AND THEIR COMPENSATION 1919.

Class of employees. (A)	Average Number of Employees.	Hours on duty and compensation. Total number of hours on duty during year.	Total compensation during year.
			$ c.
1 General officers	761	2,151,493	3,433,222 52
2 Division officers	1,157	4,618,485	2,883,670 12
3 Clerks	14,143	35,422,207	15,672,946 14
4 Messengers and attendants	439	1,318,342	317,239 16
5 Assistant engineers and draftsmen	479	1,243,259	677,992 60
6 M. W. and S. foreman (excluding Nos. 7 and 25)	920	2,755,396	1,465,468 03
7 Section foreman	5,812	13,058,862	8,302,347 25
8 General foremen, M. E. Department	137	359,451	283,676 24
9 Gang and other foremen, M. E. department	1,617	4,285,803	3,146,432 26
10 Machinists	4,430	10,351,399	7,097,735 58
11 Boiler makers	1,512	4,564,244	2,741,275 40
12 Blacksmiths	631	1,442,866	981,846 06
13 Masons and bricklayers	67	143,477	83,959 88
14 Structural iron workers	46	119,732	52,243 85
15 Carpenters	5,336	12,358,497	7,182,751 26
16 Painters and upholsterers	1,435	3,018,117	1,803,523 99
17 Electricians	522	1,228,611	753,436 09
18 Air-brake men	284	646,401	377,441 03
19 Car inspectors	1,844	5,210,681	2,916,116 76
20 Car repairers	3,536	8,809,102	4,780,439 06
21 Other skilled labour	7,061	16,213,114	8,918,123 51
22 Mechanics' helpers and apprentices	6,279	14,636,363	6,325,354 10
23 Section men	20,377	55,297,279	20,261,836 46
24 Other unskilled labour	13,486	34,602,788	11,858,877 71
25 Foremen of const. gangs and work trains	263	710,877	395,204 13
26 Other men in const. gangs and work trains	4,736	11,351,268	3,580,464 22
27 Travelling agents and solicitors	272	759,881	457,863 91
28 Employees in outside agencies	104	218,852	188,289 44
29 Other traffic employees	941	2,044,851	757,310 28
30 Train dispatchers and directors	533	1,445,625	1,384,179 94
31 Telegraphers, telephoners, and block operators	1,889	5,730,441	3,487,093 33
32 Telegraphers and telephoners operating interlockers	169	607,778	257,872 24
33 Levermen (non-telegraphers)	369	1,252,672	504,162 82
34 Telegrapher-clerks	340	1,068,106	545,190 84
35 Agent-telegraphers	2,960	9,115,645	5,496,877 24
36 Station agents (non-telegraphers)	717	2,189,964	1,140,030 78
37 Station masters and assistants	94	289,438	119,049 16
38 Station service (except Nos. 3, 34, 35, 36, and 47)	9,524	26,013,838	10,151,617 64
39 Yardmasters	330	1,106,545	801,594 97
40 Yardmasters' assistants (not yards clerks)	143	504,269	322,427 16
41 Yard engineers and motormen	1,065	3,520,204	2,382,841 10
42 Yard firemen and helpers	1,123	3,589,109	1,721,854 61
43 Yard conductors	1,199	3,707,106	2,390,481 91
44 Yard brakemen	2,516	6,835,199	4,350,005 11
45 Yard switch tenders	424	1,337,155	508,270 78
46 Other yard employees	292	837,354	234,834 20
47 Hostlers	1,538	4,222,437	1,829,959 63
48 Enginehouse watchmen and labourers	3,545	11,237,379	4,344,343 11
49 Road freight engineers and motormen	3,271	9,272,768	7,405,250 87
50 Road freight firemen and helpers	3,739	9,930,198	6,035,864 39
51 Road freight conductors	2,549	8,425,207	5,713,815 88
52 Road freight brakemen and flagmen	5,592	17,416,252	9,351,532 44
53 Road passenger engineers and motormen	968	2,583,818	2,627,243 26
54 Road passenger firemen and helpers	982	2,572,415	1,975,060 37
55 Road passenger conductor	738	3,154,588	1,719,510 79
56 Road passenger baggagemen	665	2,007,572	1,125,373 53
57 Road passenger brakemen and flagmen	991	2,774,397	1,545,429 45
58 Other road trainmen	50	128,569	57,576 95
59 Crossing flagmen and gatemen	674	2,220,683	780,808 34
60 Drawbridge operators	108	369,602	152,526 78
61 Floating-equipment employees	1,781	10,089,458	1,808,737 01
62 Express-service employees	757	1,924,037	674,503 71
63 Policemen and watchmen	698	2,384,539	841,538 96
64 All other transportation employees	804	2,628,519	1,014,457 52
65 All other employees	7,013	20,962,475	6,440,989 94
Total	158,777	431,397,059	208,939,994 61

AVERAGE HOURLY COMPENSATION OF RAILWAY EMPLOYEES FOR 1917, 1918 AND 1919.

——	1917.	1918.	1919.
	$	$	$
1 General officers	....	....	....
2 Division officers	....	....	....
3 Clerks	·280	·307	·442
4 Messengers and attendants	·117	·178	·240
5 Assistant engineers and draftsmen	·355	·409	·545
6 M. W. and S. foreman (excluding Nos. 7 and 25)	·355	·394	·531
7 Section foremen	·279	·314	·635
8 General foremen, M. E. department	·487	·540	·787
9 Gang and other foremen, M. E. department	·385	·457	·734
10 Machinists	·422	·467	·685
11 Boiler makers	·394	·455	·600
12 Blacksmiths	·250	·423	·680
13 Masons and bricklayers	·350	·431	·585
14 Structural iron workers	·305	·334	·436
15 Carpenters	·304	·368	·581
16 Painters and upholsterers	·296	·362	·597
17 Electricians	·323	·373	·613
18 Air-brake men	·387	·342	·583
19 Car inspectors	·298	·321	·559
20 Car repairers	·263	·321	·542
21 Other skilled labour	·296	·350	·550
22 Machanics' helpers and apprentices	·237	·298	·432
23 Section men	·206	·237	·366
24 Other unskilled labour	·219	·252	·342
25 Foremen of const. gangs and work trains	·363	·329	·555
26 Other men in const. gangs and work trains	·212	·268	·315
27 Travelling agents and solicitors	·473	·471	·602
28 Employees in outside agencies	·557	·802	·860
29 Other traffic employees	·388	·445	·370
30 Train dispatchers and directors	·623	·704	·957
31 Telegraphers, telephoners, and block operators	·308	·382	·608
32 Telegraphers and telephoners operating interlockers	·258	·338	·424
33 Levermen (non-telegraphers)	·187	|207	·402
34 Telegrapher-clerks	·284	·328	·510
35 Agent-telegraphers	·318	·381	·602
36 Station agents (non-telegraphers)	·322	·361	·520
37 Station masters and assistants	·243	·306	·411
38 Station service (except Nos. 3, 34, 35, 36 and 47)	·225	·257	·390
39 Yardmasters	·458	·507	·724
40 Yardmaster's assistants (not yard clerks)	·333	·416	·639
41 Yard engineers and motormen	·422	·532	·676
42 Yard firemen and helpers	·264	·334	·479
43 Yard conductors	·389	·444	·644
44 Yard brakemen	·375	·412	·636
45 Yard switch tenders	·201	·199	·380
46 Other yard employees	·163	·203	·280
47 Hostlers	·284	·303	·433
48 Enginehouse watchmen and labourers	·212	·247	·386
49 Road freight engineers and motormen	·538	·660	·798
50 Road freight firemen and helpers	·364	·437	·607
51 Road freight conductors	·483	·560	·678
52 Road freight brakemen and flagmen	·324	·338	·537
53 Road passenger engineers and motormen	·688	·838	1·017
54 Road passenger firemen and helpers	·413	·559	·767
55 Road passenger conductors	·589	·552	·798
56 Road passenger baggagemen	·375	·359	·560
57 Road passenger brakemen and flagmen	·372	·366	·556
58 Other road trainmen	·296	·488	·448
59 Crossing flagmen and gatemen	·146	·175	·351
60 Drawbridge operators	·189	·232	·412
61 Floating-equipment employees	·133	·155	·179
62 Express-service employees	·171	·257	·350
63 Policemen and watchmen	·219	·248	·352
64 All other transportation employees	·213	·244	·385
65 All other employees	·188	·220	·307
TOTAL	·288	·331	·484

Classification of Locomotives.

Locomotives.	1914.	1915.	1916.	1917.	1918.	1919.
Passenger	1,783	1,840	1,744	1,389	1,372	1,457
Freight	3,028	2,912	3,077	3,490	3,603	3,610
Switching	636	734	669	747	781	812

Passenger Cars.

Cars in Passenger Service.	1914.	1915.	1916.	1917.	1918.	1919.
First class	2,167	2,213	2,187	2,168	2,172	2,172
Second class	627	632	706	687	595	618
Combination	491	486	409	418	406	396
Emigrant	466	509	519	534	568	701
Dining	204	215	215	216	196	203
Parlour	130	138	138	155	166	164
Sleeping	500	538	556	562	555	550
Baggage, express and postal	1,378	1,457	1,458	1,462	1,514	1,513
Other	39	138	138	175	204	195
Totals	6,002	6,326	6,326	6,377	6,376	6,512

Capacity of Freight Cars.

—	1917.		1918.		1919.	
	No.	Capacity in tons.	No.	Capacity in tons.	No.	Capacity in tons.
Box	145,290	4,899,651	150,074	5,126,659	153,520	5,255,121
Flat	25,322	816,245	23,414	759,768	24,768	817,847
Stock	7,883	232,185	8,556	253,350	9,189	272,590
Coal	15,649	538,609	16,949	692,785	18,375	772,800
Tank	731	35,134	485	16,306	419	14,340
Refrigerator	5,324	155,510	5,893	176,890	6,022	180,800
Other	3,390	137,122	3,664	141,012	4,965	185,797
Totals	203,499	6,798,456	209,026	7,166,770	217,258	7,499,295

Fuel Consumed by Locomotives.

Fuel consumed.————tons:—

Class of Locomotives.	1915.	1916.	1917.	1918.	1919.
	Tons.	Tons.	Tons.	Tons.	Tons.
Freight	3,642,056	5,273,546	5,675,606	5,852,935	5,185,560
Passenger	1,989,004	1,938,619	2,127,621	2,092,912	2,088,087
Mixed	378,574	421,425	524,917	445,058	499,467
Switching	854,651	1,053,739	1,463,820	1,454,384	1,345,598
Construction and special	39,133	307,794	338,835	328,055	332,306
Total	6,903,418	8,995,123	10,130,799	10,173,344	9,451,018

Cost per ton:—

1915	$ 3 02	1918	$ 5 17
1916	3 11	1919	5 52
1917	3 63		

Volume and cost of fuel:—

Year.	Tons.	Cost.
		$
1915	6,903,418	20,889,055
1916	8,995,123	27,961,186
1917	10,130,799	36,784,642
1918	10,173,344	52,630,430
1919	9,451,018	52,214,897

Fuel analysis for 1919:—

Class of Locomotive.	Coal.		Wood.	Other Fuel.		Total.	Miles Run.
	Anthracite.	Bituminous.		Oil.	Charcoal.		
	Tons.	Tons.	Cords.	Gallons.	Bushels.	Tons.	
Freight	856	5,011,110	23,324	26,508,074	47,029	5,185,560	60,615,563
Passenger	....	1,994,725	8,813	14,537,474	39,453	2,088,087	42,333,309
Mixed	3,049	488,598	2,647	1,061,712	4,665	499,467	8,591,046
Switching	....	1,320,820	6,457	3,379,764	18,098	1,345,598	24,006,047
Special	525	321,340	1,917	1,543,745	3,485	332,306	5,705,491
Total	4,430	9,136,593	43,158	47,030,769	112,730	9,451,018	141,251,456

Fuel consumed per 100 locomotive miles:—

Class of Locomotive.	Fuel Consumed per 100 Locomotive Miles.				
	1915.	1916.	1917.	1918.	1919.
	Tons.	Tons.	Tons.	Tons.	Tons.
Freight	7·63	7·93	8·23	9·15	8 55
Passenger	4·85	4·59	4·83	5·12	4 93
Mixed	5·01	5·54	6·09	5·64	5·81
Switching	4·29	4·47	5·13	5·09	5·60
Construction or special	2·49	6·15	2·18	6·03	5·82

Cost per 100 locomotive miles:—

Class of Locomotive.	Cost of Fuel per 100 Locomotive Miles.				
	1915.	1916.	1917.	1918.	1919.
	$	$	$	$	$
Freight	23·04	24·66	29·87	47·30	47·22
Passenger	14·64	14·27	17·53	26·47	27·22
Mixed	15·13	17·22	22·10	29·15	32·09
Switching	12·95	13·90	18·62	26·32	30·94
Construction or special	7·51	19·12	7·91	31·17	32·15

Accidents to Passengers.

Accidents to passengers:—

Causes—Accidents to Passengers.	Killed.					Injured.				
	1915.	1916.	1917.	1918.	1919.	1915.	1916.	1917.	1918.	1919.
Collisions	1	3	6	13	2	90	68	88	104	25
Derailments	......	2	......	......	......	53	58	129	69	130
Parting of trains	......	......	......	......	......	2	4	7	13	1
Falling from trains, etc	7	3	5	4	3	30	35	33	34	31
Jumping on or off	4	7	7	8	11	62	51	56	38	43
Struck at highways	......	......	......	1	......	1	1	1	1	2
" stations	2	4	1	1	2	3	4	14	4	2
" other points	1	......	2	1	1	4	1	1	1	3
Other causes	2	1	3	4	15	59	69	81	58	59
Total	17	20	24	32	34	304	291	410	322	296

Accidents to employees:—

Causes—Accidents to Employees.	Killed.					Injured.				
	1915.	1916.	1917.	1918.	1919.	1915.	1916.	1917.	1918.	1919.
Coupling or uncoupling	9	12	16	9	11	78	135	187	182	172
Collisions	11	44	15	.20	16	74	98	137	80	133
Derailments	9	12	13	12	18	53	104	72	92	144
Parting of trains	1	......	......	2	......	10	34	43	19	34
Locomotive or cars breaking down	1	......	1	......	3	17	13	30	27	39
Falling from trains or cars	17	23	30	12	24	182	244	311	293	286
Jumping on or off	3	4	12	14	3	120	174	233	239	240
Struck by trains, etc	44	40	75	62	49	70	132	115	154	126
Overhead obstructions	1	1	4	3	5	28	27	32	35	33
Other causes	6	13	11	20	22	314	494	749	747	653
Total	102	149	177	154	151	946	1,455	1,909	1,868	1,860

Classes of employees:—

Employees.	Killed.					Injured.				
	1915.	1916.	1917.	1918.	1919.	1915.	1916.	1917.	1918.	1919.
Trainmen	50	83	102	67	77	628	989	1,439	1,372	1,369
Trackmen	24	45	39	47	50	95	176	135	175	201
Switch tenders, etc	9	6	4	6	7	26	33	34	20	37
Stationmen	......	2	6	1	6	13	30	28	14	31
Shopmen	6	4	10	13	5	59	51	93	98	94
Telegraph employees	......	......	......	2	1	3	7	7	11	23
Other employees	13	9	16	18	5	122	169	173	178	105
Total	102	149	177	154	151	946	1,455	1,909	1,868	1,860

The record of accidents from the movement of trains for the years 1915 to 1919 is as follows:—

Year.	Killed.	Injured.
1915	366	1,578
1916	437	2,058
1917	419	2,682
1918	383	2,549
1919	359	2,546

Accidents.

1919.	Movement of trains.		Non-Movement of trains.	
	Killed.	Injured.	Killed.	Injured.
Passengers	34	296	2	22
Employers	151	1,860	23	3,572
Trespassers	112	133	......	......
Non-trespassers	60	177	......	......
Postal clerks and others	2	80	2	22
Total	359	2,546	27	3,616

—	Killed, Movement of Trains.					Injured, Movement of Trains.				
	1915.	1916.	1917.	1918.	1919.	1915.	1916.	1917.	1918.	1919.
Passengers	17	20	24	32	34	304	291	410	322	296
Employees	102	149	177	154	151	946	1,455	1,909	1,868	1,860
Trespassers	168	191	150	129	112	147	141	124	140	133
Non-trespassers	73	77	64	64	60	167	158	193	173	177
Postal clerks, etc.	......	......	4	4	2	14	13	46	46	80
Total	360	437	419	383	359	1,578	2,058	2,682	2,549	2,546

From other causes than the movement of trains:—

	Killed.				Injured.			
	1916.	1917.	1918.	1919.	1916.	1917.	1918.	1919.
Passengers	......	......	......	2	18	22	22	22
Trackmen etc	8	8	6	6	520	653	798	970
Stationmen	......	......	3	3	237	371	434	428
Shopmen	1	7	4	8	1,184	952	1,188	1,449
Other employees	16	17	11	6	936	711	1,064	725
Other persons	6	1	3	2	25	38	34	22
Total	31	33	27	27	2,920	2,747	3,540	3,616

Accidents at Highway Crossings.

Class of Highway Crossing.	Killed.					Injured.				
	1915.	1916.	1917.	1918.	1919.	1915.	1916.	1917.	1918.	1919.
Urban	30	26	29	40	32	68	68	88	76	79
Rural	36	41	29	33	30	44	30	56	56	79
Total	66	67	58	73	62	112	98	144	132	158

Highway Crossings.

Year.	Protected Crossings.		Unprotected Crossings.	
	Urban.	Rural.	Urban.	Rural.
1909	587	492	1,767	15,426
1910	630	557	1,902	16,923
1911	692	661	2,026	16,655
1912	788	680	3,039	17,268
1913	844	827	2,658	18,681
1914	894	823	3,493	20,642
1915	948	1,032	2,759	20,105
1916	1,003	1,090	2,867	21,265
1917	987	1,085	3,886	23,379
1918	1,028	1,049	3,832	20,985
1919	1,087	1,079	2,908	21,111

Crossings—How Protected.	1916.		1917.		1918.		1919.	
	Rural.	Urban.	Rural.	Urban.	Rural.	Urban.	Rural.	Urban.
By gates	88	189	59	202	43	224	46	240
By bridges	312	208	301	190	295	195	303	201
By subways	407	290	429	293	399	301	419	307
By bells	259	187	271	187	272	190	287	219
By watchmen	24	129	25	115	40	118	24	120
Total	1,090	1,003	1,085	987	1,049	1,028	1,079	1,087

Railway Ties Consumption.
(Exclusive of new construction).

Class.	Number of Ties.				Cost of Ties.			
	1916.	1917.	1918.	1919.	1916.	1917.	1918.	1919.
					$	$	$	$
Cedar	834,276	631,673	610,158	1,259,841	392,569	293,689	381,377	997,092 16
Oak	364,372	460,903	686,886	807,142	259,324	334,210	592,747	929,097 63
Hemlock	157,781	197,118	304,103	1,360,533	57,199	73,281	137,211	942,021 71
Spruce	98,857	196,087	88,482	893,864	22,922	54,633	28,645	631,967 95
Fir	58,342	62,483	63,678	267,858	22,689	23,220	25,903	165,735 77
Tamarack	245,790	813,697	180,269	1,091,836	97,886	379,608	102,526	843,442 70
Pine	368,347	1,309,852	1,849,615	3,124,427	182,610	634,373	995,596	2,448,147 80
Chestnut	46,170	134,087	36,477	58,241	26,269	76,788	24,724	52,135 47
Soft Wood	22,425	11,457	....	9,492	7,843	5,388	....	7,878 36
Hardwood	14,888	10,776	....	9,748	13,480	2,694	....	7,642 94
Treated	3,084,234	3,106,636	2,732,598	728,485	1,631,069	1,624,436	1,471,266	590,280 21
Unclassified	1,090,892	1,918,092	1,233,655	2,144,906	480,602	865,854	941,317	1,754,076 65
Total	6,386,464	8,852,861	7,785,831	11,856,373	3,194,472	4,368,124	4,701,312	9,369,519 35

AVERAGE COST OF TIES.

Class.	Average Cost per Tie.			
	1916.	1917.	1918.	1919.
	cts.	cts.	cts.	cts.
Cedar	47·0	46·4	62·5	79·2
Oak	71·1	72·4	86·3	$1 02
Hemlock	36·2	37·1	45·1	69·2
Spruce	20·3	22·2	32·4	70·7
Fir	38·8	37·1	40·6	61·8
Tamarack	35·7	46·6	56·8	77·2
Pine	49·5	48·4	54·0	78·3
Chestnut	56·8	57·2	67·7	90·0
Soft wood	34·9	46·6	....	83·0
Hardwood	90·0	25·0	....	78·4
Treated	52·8	52·2	53·8	81·0
Unclassified	44·0	45·1	76·3	81·7
Total	50·8	49·3	60·3	79·0

ELECTRIC RAILWAYS.

MILEAGE.

First track mileage:—

1910	1,047·07	1915	1,590·29
1911	1,223·73	1916	1,724·71
1912	1,308·17	1917	1,743·54
1913	1,356·63	1918	1,616·36
1914	1,560·82	1919	1,696·52

Analysis of mileage:—

Length of Tracks.	1915.	1916.	1917.	1918.	1919.
	Miles.	Miles.	Miles.	Miles.	Miles.
Length of first main track	1,590·29	1,730·73	1,743·54	1,616·36	1,696·52
Length of second main track	348·88	276·52	345·72	453·11	482·36
Total length of main track	1,939·17	2,007·25	2,089·26	2,069·47	2,178·88
Length of sidings and turnouts	163·78	184·79	188·70	206·57	220·92
Total, computed as single track	2,102·95	2,192·04	2,277·96	2,276·04	2,399·80

Table 1, following steam railways, will afford information in detail with respect to mileage.

Capitalization.

Stocks and funded debt:—

Year.	Stocks.	Funded Debt.	Total.
	$	$	$
1910	58,653,826	43,391,153	102,044,979
1911	62,251,203	49,281,144	111,532,347
1912	70,829,118	52,012,828	122,841,946
1913	62,079,767	79,155,864	141,235,631
1914	66,311,098	81,284,244	147,595,342
1915	66,696,675	83,647,327	150,344,002
1916	67,738,275	87,157,309	154,895,584
1917	70,606,520	90,628,219	161,234,793
1918	73,864,820	93,388,273	167,253,093
1919	93,042,368	78,852,188	171,894,556

Details will be found in table 2. It may be explained, however, that the foregoing capitalization does not include $493,346 of cash aid given to electric railways by governments and municipalities.

Income Account.

	1918.		1919.	
Earnings and Income—				
Gross earnings from operation	$24,299,889 69		$35,696,532 34	
Operating expenses	17,535,974 63		26,839,070 77	
Net operating Revenue		$ 6,763,915 06		$ 8,857,461 57
Miscellaneous income		$ 2,311,176 60		$ 2,723,510 02
Total corporate Income		$ 9,075,091 66		11,580,971 59
Deductions from Income—				
Taxes	$2,122,618 84		$ 2,504,295 36	
Interest—funded debt	2,784,848 84		2,919,543 07	
" floating debt	978,874 63		913,036 55	
Other deductions	263,731 90		3,777,550 88	
Total deductions		6,150,074 21		10,114,425 86
Total Net Income		$ 2,925,017 45		$ 1,466,545 73
Deductions from net Income—				
Reserves, etc	$ 1,466,339 35		$ 1,394,921 52	
Dividends	1,671,358 93		1,508,716 00	
Total		$ 3,137,698 28		$ 2,903,637 52
Deficit		$ 212,680 83		$ 1,437,091 79

Earnings and Operating Expenses.

Gross earnings..$35,696,532 34
Operating expenses.. 26,839,070 77

The ratio of operating expenses to gross earnings was 75·18.

Analysis of gross earnings:—

—	1916.	1917.	1918.	1919.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Car earnings—				
Passengers	18,937,723 86	27,621,582 36	21,943,644 04	32,836,609 79
Freight	1,218,763 88	1,547,919 60	1,575,408 57	2,045,303 31
Mails and express	112,309 43	132,401 46	129,317 96	163,703 74
Other car earnings	134,359 96	464,402 18	139,104 86	105,548 39
	20,402,761 13	29,766,305 60	23,787,475 43	35,151,165 23
Miscellaneous earnings—				
Advertising	89,198 97	89,972 70	97,014 12	131,764 48
Rent of land and buildings	24,608 34	30,942 29	29,581 32	35,702 75
Rent of tracks	19,450 83	22,100 97	17,709 99	21,656 55
Rent of equipment	21,358 86	24,776 64	27,216 23	17,972 56
Sale of power	59,325 27	80,265 22	98,826 52	88,984 41
Other miscellaneous earnings	189,816 10	223,300 12	242,066 08	249,286 36
Total miscellaneous earnings	403,758 47	471,357 94	512,414 26	545,367 11
Gross earnings undistributed	6,609,765 00	....	....	....
Gross earnings from operation	27,416,284 60	30,237,663 54	24,299,889 69	35,696,532 34

Gross Earnings.

Year.	Gross Earnings.	Year.	Gross Earnings.
	$		$
1910	17,100,789	1915	26,922,900
1911	20,356,952	1916	27,416,285
1912	23,499,250	1917	30,237,664
1913	28,216,111	1918	24,299,890
1914	29,691,007	1919	35,696,532

Earnings from Transportation.

Year.	Passengers.	Freight.	Mail, etc.	Other.	Total.
	$	$	$	$	$
1910	16,125,945	575,537	68,604	51,241	16,821,377
1911	19,130,376	744,179	88,233	100,930	20,063,719
1912	22,007,750	1,025,372	78,819	67,022	23,499,250
1913	*19,794,400	1,211,871	72,516	85,793	21,164,580
1914	*21,181,328	1,123,910	84,515	105,162	22,494,915
1915	*18,879,689	982,041	79,696	82,672	20,024,099
1916	*18,937,328	1,218,764	112,309	134,360	20,402,761
1917	27,621,582	1,547,920	132,402	464,402	29,766,306
1918	*21,943,644	1,575,408	129,318	139,105	23,787,475
1919	32,836,610	2,045,303	163,704	105,548	35,151,165

*Omit facts relating to Montreal Tramways Co.

Tables 4 and 5 will afford details with respect to gross earnings and operating expenses.

Operating Expenses.

Operating Expenses.	1916.	1917.	1918.	1919.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Maintenance of way and structures	984,627 53	1,209,900 62	1,684,561 97	2,792,258 13
Maintenance of equipment	1,386,227 87	1,646,611 02	2,204,875 57	3,868 378 71
Operation of power plant	2,921,725 58	3,012,809 71	3,083,383 47	4,435 063 96
Operation of cars	6,929,133 37	7,581,389 37	7,810 063 13	11,801,071 50
General, Traffic, Superintendence, etc	2,171,138 30	2,046,151 79	2,753,090 49	3,942,298 47
Total	‡18,099,905 65	*20,098,634 35	17,535,974 63	26,839,070 77

‡Items lacking for $3,707,053.00. *Items lacking for $4,601,771.84.

Maintenance of way and structures—

	1918.	1919.
Superintendence	$ 74,612,54	$ 81,081 12
Ballast	9,855 82	17,620,57
Ties	64,299 34	105,384 32
Rails	35,177 57	46,770 19
Rail fastenings, etc	23,415 69	77,267 62
Special work	40,831 84	78,063 07
Underground construction	3,258 29	4,035 36
Roadway and track labour	465,902 51	857,064 43
Paving	34,233 30	75,228 95
Miscellaneous track expenses	178,793 06	229,949 19
Cleaning and sanding track	75,282 93	164,242 27
Removal of snow, etc	245,523 10	362,621 13
Tunnels	329 92	38 22
Elevated structures, etc	24	....
Bridges, trestles and culverts	26,793 07	38,987 26
Crossings, fences, etc	13,790 40	21,766 18
Signal and interlocking systems	17,806 61	9,479 77
Telephone and telegraph	6,178 72	8,232 72
Other miscellaneous way expenses	30,471 02	33,817 80
Poles and fixtures	9,334 59	16,804 33
Transmission system	74,016 11	63,244 53
Distribution system	151,287 97	203,302 13
Miscellaneous line expenses	47,688 76	158,215 57
Buildings and structures	60,386 41	146,274 78
Other operations—Dr	5,416 05	1,766 62
" —Cr	10,123 89	....

Equipment—

Superintendence	$ 77,947 48	$ 92,124 02
Power plant equipment	23,915 55	102,077 69
Substation equipment	34,215 60	55,410 54
Passenger and combination cars	877,394 01	1,619,653 81
Freight, express and mail cars	34,929 43	97,087 61
Locomotives	23,983 50	23,328 18
Service cars	119,473 12	23,275 20
Electric equipment of cars	767,724 91	1,191,518 12
Electric equipment of locomotives	36,860 80	58,349 88
Shop machinery and tools	19,670 27	25,384 09
Shop expenses	91,539 94	164,278 11
Horses and vehicles	38,435 72	50,666 60
Other miscellaneous expenses	37,545 22	347,180 43
Other operations—Dr	21,075 02	18,044 43
" —Cr	735 00	....

Traffic—

	1918.	1919.
Superintendence and solicitation	$ 18,848 24	$ 24,906 81
Advertising	35,200 97	48,710 68
Miscellaneous expenses	22,317 75	19,594 66

Conducting transportation—power—

Superintendence	$ 488,040 77	$ 699,336 13
Power plant employees	102,564 45	242,074 56
Substation employees	102,924 83	122,740 20
Fuel for power	185,053 13	413,136 58
Water for power	3,277 37	8,453 25
Lubricants	3,502 55	9,326 88
Miscellaneous expenses	26,890 59	44,693 93
Substation supplies, etc	88,108 85	108,878 96
Power purchased	2,551,789 56	3,497,754 84
Other operations, Dr	61,819 22	41,782 91
" —Cr	42,547 08	53,778 15

Operation of cars—

Passenger conductors, motormen, etc	$ 6,026,371 24	$ 9,082,786 27
Freight " "	208,746 86	338,643 95
Miscellaneous car employees	162,055 39	210,171 36
Miscellaneous car expenses	402,296 69	672,430 80
Station employees	236,944 08	304,352 04
Station expenses	56,357 09	74,770 69
Carhouse employees	449,385 11	667,625 27
Carhouse expenses	107,339 69	201,277 17
Signal and interlocking	41,966 89	74,255 92
Telephone and telegraph	10,519 71	10,042 05
Express and freight delivery	36,365 14	79,356 47
Loss and damage	5,719 05	34,730 59
Other transportation expenses	65,796 19	50,628 92

General and miscellaneous—

General officers	$ 307,430 78	$ 387,986 46
General office clerks	437,942 40	576,248 03
General office expenses	72,852 51	84,488 13
Law expenses	56,501 42	72,540 99
Relief department	3 82	20,694 41
Miscellaneous	271,371 45	448,187 91
Other operations—Dr	43,820 32	67,039 00
" —Cr	105 59	....

Undistributed accounts—

Injuries and damages	$ 301,979 18	$ 531,332 69
Insurance	263,399 45	355,571 92
Stationery and printing	60,587 15	95,763 57
Store expenses	52,763 49	113,406 24
Stable expenses	35,146 27	41,102 55
Rent of tracks	147,538 62	154,530 77
Rent of equipment	135,451 49	200,857 52

Following is a summary of operating expenses by accounting divisions—

Way and structures	$ 1,684,561 97	$ 2,792,258 13
Equipment	2,204,875 57	3,868,378 71
Traffic	76,366 96	93,212 15
Transportation—superintendence	488,040 77	699,336 13
" —power	3,083,383 47	4,435,063 96
" —cars	7,810,063 13	11,801,071 50
General	1,191,817 11	1,657,184 93
Undistributed accounts	996,865 65	1,492,565 26
Total	$17,535,974 63	$26,839,070 77

The volume of freight hauled in 1919 was 2,474,892 tons as compared with 2,497,530 tons in 1918:—

The number of fare passengers carried in 1919 was 686,124,263.

Passenger traffic:—

1910	360,964,876
1911	426,296,792
1912	488,865,682
1913	597,863,801
1914	614,709,819
1915	562,302,373
1916	580,094,167
1917	629,441,997
1918	487,365,456
1919	686,124,263

Car mileage:—

	1919.
Passenger cars	103,998,809
Other cars	2,962,798
Total	106,961 607

Equipment in Service.

Classes of Cars, etc.	1915.	1916.	1917.	1918.	1919.
Passenger, closed	2,447	1,986	2,041	2,061	3,077
Passenger, open	824	513	447	387	538
Passenger, combination	792	765	628	618	725
Freight	693	658	621	703	726
Mail, express and bagage	40	42	49	39	41
Combination, freight	23	13	16	15	16
Work	216	197	198	186	208
Snowploughs	58	45	48	52	60
Sweepers	127	102	99	91	135
Miscellaneous	109	121	148	162	193
Total	5,329	4,442	4,295	4,314	5,719

EMPLOYEES.

Numbers:—

1915	14,795
1916	10,622
1917	11,696
1918	11,646
1919	17,242

Salaries and wages:—

1915	$10,781,199 04
1916	8,767,734 17
1917	9,451 685 31
1918	11,840,863 86
1919	17,210,851 72

Employees.	1915.	1916.	1917.	1918.	1919.
General administration—					
General officers	132	140	148	148	173
General office clerks	771	583	601	708	985
Maintenance—					
Superintendents	99	103	84	80	82
Other employees	4,121	2,008	3,112	3,007	5,253
Transportation	144	112	125	112	118
Other employees	9,528	7,676	7,626	7,591	10,631
Total	14,795	10,622	11,696	11,646	17,242

ACCIDENTS.

Year.	Killed.				Injured.			
	Passengers.	Employees.	Others.	Total.	Passengers.	Employees.	Others.	Total.
1901	3	1	11	15	158	58	98	314
1902	9	1	22	32	410	33	120	563
1903	10	17	22	39	504	62	212	778
1904	10	3	40	53	508	64	272	844
1905	30	3	23	56	862	87	347	1,296
1906	11	2	34	47	1,085	127	441	1,653
1907	27	7	37	71	988	216	532	1,736
1908	18	6	43	67	1,156	188	539	1,883
1909	11	7	50	68	1,303	218	618	2,139
1910	14	13	68	95	1,595	227	716	3,538
1911	11	8	83	102	1,784	300	586	2,670
1912	16	8	86	110	1,950	442	736	3,128
1913	17	12	44	73	1,662	392	490	2,544
1914	9	13	42	64	1,757	469	581	2,807
1915	14	6	44	64	1,554	413	638	2,605
1916	18	4	28	50	1,905	305	819	3,029
1917	11	10	42	63	1,541	395	792	2,728
1918	9	12	56	77	1,451	383	762	2,596
1919	10	37	47	94	1,600	621	1,290	3,511

RAILWAY STATISTICS

STATISTIQUE DES CHEMINS DE FER

TABLE 1—Summary of mileage Operated for the Year
TABLEAU 1—Sommaire du nombre de milles de chemins de fer

Number—Numéro.	Name of Railway. — Nom du chemin de fer.	Single Track.—Voie simple. Represented by Capital Stock. — Représentées par le capital-actions. Main line — Ligne-mère.	Branches and spur — Embr. et rameaux.	Proprietary Companies. — Compagnies propriétaires.	Under Lease. — A bail.	Under Contract, etc. — A l'entreprise, etc.	Under Trackage Rights. — En vertu de droit de circulation.	Total.
1	Algoma Central and Hudson Bay....	317·25	21·32		9·23		0·98	348·78
2	Algoma Eastern	83·89	4·04		1·52		2·39	91·84
3	Alberta Great Waterways	113·20					18·20	131·40
4	Atlantic, Quebec and Western	102·44	0·64					103·08
5	Brandon, Sask. and Hudson Bay....	69·45						69·45
6	British Yukon	85·80	15·32					101·12
7	Canada and Gulf Terminal	35·80						35·80
8	Canada Southern	226·18	154·36				16·91	397·45
9	Canadian National—							
10	Intercolonial	1,518·00	28·91		45·81			1,592·72
11	Prince Edward Island	276·29	2·58					278·87
12	International of New Brunswick...	109·72					0·62	110·34
13	St. John and Quebec	120·35						120·35
14	Transcontinental	1,811·65			189·50		5·60	2,006·75
15	Elgin and Havelock	26·11	0·16					26·27
16	Moncton and Buctouche	29·93	0·25					30·18
17	Salisbury and Albert	44·77	0·16					44·93
18	St. Martins	28·73	0·07					28·80
19	York and Carleton	6·25						6·25
20	Canadian Northern			8,711·04	393·46	253·99	170·22	9,528·71
21	Canadian Pacific	2,894·70	4,884·50	3,986·60	1,445·90	82·90	93·90	13,388·50
22	Cape Breton	31·00						31·00
23	Caraquet and Gulf Shore	84·78						84·78
24	Central Canada	48·50						48·50
25	Central Vermont	116·60	8·60					125·20
26	Crows Nest Southern	74·18						74·18
27	Cumberland	32·00						32·00
28	Detroit River Tunnel Co	2·72						2·72
29	Dominion Atlantic	169·98	72·49		31·69		14·29	288·45
30	Eastern British Columbia	14·00						14·00
31	Edmonton, Dunvegan and British Columbia	357·00	49·80					406·80
32	Essex Terminal	19·00	2·00					21·00
33	Esquimalt and Nanaimo	139·70	59·50					199·20
34	Fredericton and Grand Lake Coal and Railway Co	35·00						35·00
35	Grand Trunk	3,343·31		223·76			11·74	3,578·81
36	Grand Trunk Pacific	1,650·15	25·00		1·70	2·64	122·09	1,801·58
37	Grand Trunk Pacific Branch Lines..	991·67	10·98			32·14	4·16	1,038·95
38	Hereford	52·85	0·21					53·06
39	Inverness Rly. and Coal Co	60·91						60·91
40	Kent Northern	27·00						27·00
41	Kettle Valley	308·51			47·17		38·51	394·19
42	Klondyke Mines	31·81						31·81
43	Lotbiniere and Megantic	30·00						30·00
44	Maganetawan	1·91						1·91
45	Maine Central	5·10						5·10
46	Manitoba Great Northern	91·77					0 99	92·76
47	Maritime Coal Rly. and Power Co..	12·00						12·00
48	Massawippi Valley				35·46		2·95	38·41
49	Midland of Manitoba	6·40					69·02	75·42
50	Montreal and Atlantic	102·40			82·00			184·40
51	Morrissey, Fernie and Michel		10·85					10·85
52	Napierville Junction	27·06			1·40			28·46
53	Nelson and Fort Sheppard	55·42					5·43	60·85
54	New Brunswick Coal and Rly. Co...	58·00						58·00

ending June 30, 1919—All tracks.
exploités durant l'exercice terminé le 30 juin 1918—Toutes les voies ferrées.

		Second Track—Voie double.								
Constructed during year. — Construit durant l'année.	Steel rails — Rails d'acier.	Represented by Capital Stock. — Représentées par le capital-actions. Main line. — Ligne-mère.	Branches and spurs. — Embr. et rameaux.	Proprietary Companies. — Compagnies propriétaires.	Under Lease. — A bail.	Under Trackage Rights. — En vertu de droit de circulation.	Total.	Constructed during year. — Construit durant l'année.	Steel rails. — Rails d'acier.	Number—Numéro.
	347·80									1
	89·45									2
236·80	113·20									3
	103·08									4
	69·45									5
	101·12									6
	35·80									7
	380·54	226·18	16·86			1·60	244·64		243·04	8
										9
	1,592·72	37·23			37·62		74·85		74·85	10
	278·87									11
	109·72									12
	120·35									13
	2,001·15	5·31					5·31		5·31	14
	26·27									15
	30·18									16
	44·93									17
	28·80									18
	6·25									19
77·03	9,358·49			1·23			1·23	1·23	1·23	20
	13,294·60	1,159·60			269·80		1,429·40	1·80	1,429·40	21
	31·00									22
1·50	84·78									23
	48·50									24
	125·20									25
	74·18									26
	32·00									27
	2·72									28
	274·16					13·85	13·85			29
	14·00									30
	406·80									31
	21·00									32
	199·20									33
	35·00									34
	3,567·07	711·23		12·25		3·99	727·47		723·48	35
4·18	1,679·49	25·97				1·46	27·43		25·97	36
	1,034·79									37
	53·06									38
	60·91									39
	27·00									40
	355·68									41
	31·81									42
	30·00									43
	1·91									44
	5·10									45
	91·77									46
	12·00									47
	35·46									48
	6·40									49
	184·40	6·50					6·50		6·50	50
	10·85									51
	28·46									52
	55·42									53
	58·00									54

TABLE 1—Summary of mileage Operated for the Year
TABLEAU 1—Sommaire du nombre de milles de chemins de fer

Number—Numéro.	Name of Railway. — Nom du chemin de fer.	Single Track.—Voie simple.						
		Represented by Capital Stock. — Représentées par le capital-actions.		Proprietary Companies. — Compagnies propriétaires.	Under Lease. — A bail.	Under Contract, etc. — A l'entreprise, etc.	Under Trackage Rights. — En vertu de droit de circulation.	Total.
		Main line — Ligne-mère.	Branches and spurs — Embr. et rameaux.					
55	New Westminster Southern	4·68						4·68
56	Northern New Brunswick and Seaboard	19·80						19·80
57	North Shore	6·13	2·50					8·63
58	Nosbonsing and Nipissing	5·50						5·50
59	Ottawa and New York	56·90					1·90	58·80
60	Pacific Great Eastern	180·27						180·27
61	Pere Marquette	199·13					137·84	336·97
62	Philipsburg Rly. and Quarry Co	6·00						6·00
63	Quebec Central	138·00	139·00					277·00
64	Quebec, Montreal and Southern	190·78	1·40					192·18
65	Quebec Oriental	100·00						100·00
66	Quebec Rly., Light and Power Co	27·50				3·47		30·97
67	Red Mountain	9·47						9·47
68	Roberval-Saguenay	20·00	17·00					37·00
69	Rutland and Noyan	3·39						3·39
70	St. Clair Tunnel	2·24						2·24
71	St. Lawrence and Adirondack	33·44			12·70		14·26	60·40
72	Sydney and Louisburg	39·17	29·68	1·05	1·20			71·10
73	Temiscouata	113·00						113·00
74	Temiskaming and Northern Ontario	252·29	76·21					328·50
75	Thousand Islands	6·08	0·25					6·33
76	Toronto, Hamilton and Buffalo	79·88	20·07				4·36	104·31
77	Vancouver, Victoria and Eastern	269·61					92·13	361·74
78	Victoria and Sydney, B.C	15·97						15·97
79	Victoria Terminal Rly. and Ferry Co.	0·99						0·99
80	Wabash (in Canada)						245·40	245·40
	Final total	17,661·46	5,637·85	12,922·45	2,298·74	375·14	1,073·89	39,969·53

ending June 30, 1919—All tracks.—Continued.
exploités pendant l'exercice terminé le 30 juin 1919—Toutes les voies ferrées—suite.

Second Track—Voie double.

Constructed during year. — Construit durant l'année.	Steel rails — Rails d'acier.	Represented by Capital Stock. — Représentées par le capital-actions. Main line. — Ligne-mère.	Branches and spurs — Embr. et rameaux.	Proprietary Companies. — Compagnies propriétaires.	Under Lease. — A bail.	Under Trackage Rights. — En vertu de droit de circulation.	Total.	Constructed during year. — Construit durant l'année.	Steel — Rails d'acier.	Number—Numéro.
	4·68									55
	19·80									56
	8·63									57
	5·50									58
	56·90									59
	180·27									60
	199·13					136·57	136·57			61
	6·00									62
	277·00									63
	192·18									64
	100·00									65
	30·97	9·50					9·50		9·50	66
	9·47									67
	37·00									68
	3·39									69
	2·24									70
	46·14									71
	71·10	1·00					1·00		1·00	72
	113·00									73
	328·50	1·70					1·70		1·70	74
	6·33									75
	99·95	14·07				0·37	14·44		14·07	76
	269·61	7·12					7·12		7·12	77
	15·97									78
	0·99									79
						96·74	96·74			80
319·51	38,895·64	2,205·41	16·86	13·48	307·42	254·58	2,797·75	3·03	2,543·17	

TABLE I—Summary of mileage Operated for the Year

TABLEAU I—Sommaire du nombre de milles de chemins de fer

Number—Numéro.	Name of Railway. — Nom du chemin de fer.	Yard Track and Sidings—Voies de garage et d'évitement.						
		Represented by Capital Stock. — Représentées par le capital-actions.						
		Main-Line. — Ligne-mère.	Branches and spurs. — Embr. et rameaux.	Proprietary Companies. — Compagnies propriétaires.	Under Lease. — A bail.	Under Contract, etc. — A l'entreprise, etc.	Under Trackage Rights. — En vertu de droit de circulation.	Total.
1	Algoma Central and Hudson Bay	26·97	0·68		13·33			40·98
2	Algoma Eastern	7·95			4·25		1·04	13·24
3	Alberta Great Waterways	7·18						7·18
4	Atlantic, Quebec and Western	1·80						1·80
5	Brandon, Sask. and Hudson Bay	10·43						10·43
6	British Yukon							
7	Canada and Gulf Terminal	2·00						2·00
8	Canada Southern	188·81	50·67				7·65	247·13
9	Canadian National:—							
10	Intercolonial	550·13						550·13
11	Prince Edward Island	38·93						38·93
12	International of New Brunswick	6·27						6·27
13	St. John and Quebec	8·12						8·12
14	Transcontinental	368·45			62·75			431·20
15	Elgin and Havelock	0·84						0·84
16	Moncton and Buctouche	0·73						0·73
17	Salisbury and Albert	3·95						3·95
18	St. Martins	0·55						0·55
19	York and Carleton	0·34						0·34
20	Canadian Northern			1,117·57	121·80	53·82	2·95	1,296·14
21	Canadian Pacific	2,652·00			1,218·50			3,870·50
22	Cape Breton							
23	Caraquet and Gulf Shore	3·05						3·05
24	Central Canada	3·44						3·44
25	Central Vermont	7·93						7·93
26	Crows' Nest Southern	13·83						13·83
27	Cumberland	16·00						16·00
28	Detroit River Tunnel Co							
29	Dominion Atlantic	15·74	12·46		5·50		6·00	39·70
30	Eastern British Columbia	1·96						1·96
31	Edmonton, Dunvegan and British Columbia	25·35	4·92				3·80	34·07
32	Essex Terminal	14·00						14·00
33	Esquimalt and Nanaimo	40·60						40·60
34	Fredericton and Grand Lake Coal and Rly. Co							
35	Grand Trunk	1,362·30		42·76				1,405·06
36	Grand Trunk Pacific	346·48				1·21	33·92	381·61
37	Grand Trunk Pacific Branch Lines	121·07						121·07
38	Hereford	8·46						8·46
39	Inverness Rly. and Coal Co	8·20						8·20
40	Kent Northern							
41	Kettle Valley	23·61			6·28		2·29	32·18
42	Klondyke Mines	2·00						2·00
43	Lotbiniere and Megantic	4·00						4·00
44	Maganetawan							
45	Maine Central							
46	Manitoba Great Northern	9·59						9·59
47	Maritime Coal Rly. and Power Co		7·50					7·50
48	Massawippi Valley				10·58			10·58
49	Midland of Manitoba	11·11						11·11
50	Montreal and Atlantic	41·60						41·60
51	Morrissey, Fernie and Michel							
52	Napierville Junction	3·36						3·36
53	Nelson and Fort Sheppard	3·35						3·35

ending June 30, 1919—All tracks—Continued.
exploités pendant l'exercice terminé le 30 juin 1919—Toutes les voies ferrées—suite.

Constructed during year. — Construit durant l'année.	Steel rails. — Rails d'acier.	Total Mileage Operated—All Tracks—Total de milles exploités—Toutes les voies. Represented by Capital Stock. — Représentées par le capital-actions. Main Line. — Ligne-mère.	Branches and spurs. — Embr. et rameaux	Proprietary Companies. — Compagnies propriétaires.	Under Lease. — A bail.	Under Contract, etc. — A l'entreprise, etc.	Under Trackage Rights. — En vertu de droit de circulation.	Total.	Constructed during year. — Construit durant l'année.	Steel rails. — Rails d'acier.	Number—Numéro.
	40·98	344·22	22·00		22·56		0·98	389·76		388·78	1
	12·20	91·84	4·04		5·77		3·43	105·08		101·65	2
9·79	7·18	120·38					18·20	138·58	246·59	120·38	3
	1·80	104·24	0·64					104·88		104·88	4
	10·43	79·88						79·88		79·88	5
		85·80	15·32					101·12		101·12	6
	2·00	37·80						37·80		37·80	7
	239·48	641·17	221·89				26·16	889·22		863·06	8
											9
27·17	550·13	2,105·36	28·91		83·43			2,217·70	27·17	2,217·70	10
3·92	38·93	315·22	2·58					317·80	3·92	317·80	11
0·51	6·27	115·99					0·62	116·61	0·51	115·99	12
0·27	8·12	128·47						128·47	0·27	128·47	13
36·12	431·20	2,185·41			252·25		5·60	2,443·26	36·12	2,437 66	14
	0·84	26·95	0·16					27·11		27·11	15
	0·73	30·66	0·25					30·91		30·91	16
	3·95	48·72	0·16					48·88		48·88	17
	0·55	29·28	0·07					29·35		29·35	18
	0·34	6·59						6·59		6·59	19
117·01	1,293·19			9,829·84	515·26	307·81	173·17	10,826·08	195·27	10,652·91	20
43·60	3,870·50	6,706·30	4,884·50	3,986·60	2,934·20	82·90	93·90	18,688·40	45·40	18,594·50	21
		31·00						31·00		31·00	22
	3·05	87·83						87·83		87·83	23
	3·44	51·94						51·94	1·50	51·94	24
	7·93	124·53	8·60					133·13		133·13	25
	13·83	88·01						88·01		88·01	26
	16·00	48·00						48·00		48·00	27
		2·72						2·72		2·72	28
	33·70	185·72	84·95		37·19		34·14	342·00		307·86	29
	1·96	15·96						15·96		15·96	30
	30·27	382·35	54·72				3·80	440·87		437·07	31
	14·00	33·00	2·00					35·00		35·00	32
7·60	40·60	180·30	59·50					239·80	7·60	239·80	33
		35·00						35·00		35·00	34
	1,405·06	5,416·84		278·77			15·73	5,711·34		5,695·61	35
	347·69	2,022·60	25·00		1·70	3·85	157·47	2,210·62	4·18	2,053·15	36
	121·07	1,112·74	10·98			32·14	4·16	1,160·02		1,155·86	37
	8·46	61·31	0·21					61·52		61·52	38
	8·20	69·11						69·11		69·11	39
		27·00						27·00		27·00	40
	29·89	332·12			53·45		40·80	426·37		385·57	41
	2·00	33·81						33·81		33·81	42
	4·00	34·00						34·00		34·00	43
		1·91						1·91		1·91	44
		5·10						5·10		5·10	45
	9·59	101·36					0·99	102·35		101·36	46
1·50	7·50	12·00	7·50					19·50	1·50	19·50	47
	10·58				46·04		2·95	48·99		46·04	48
	11·11	17·51					69·02	86·53		17·51	49
	41·60	150·50			82·00			232·50		232·50	50
			10·85					10·85		10·85	51
	3·36	30·42			1·40			31·82		31·82	52
	3·35	58·77						5·43	64·20	58·77	53

TABLE I—Summary of mileage Operated for the Year
TABLEAU I—Sommaire du nombre de milles de chemins de fer

Number—Numéro.	Name of Railway. — Nom du chemin de fer.	Yard Track and Sidings—Voies de garage et d'évitement.						
		Represented by Capital Stock. — Représentées par le capital-actions.		Proprietary Companies. — Compagnies propriétaires.	Under Lease. — A bail.	Under Contract, etc. — A l'entreprise, etc.	Under Trackage Rights. — En vertu de droit de circulation.	Total.
		Main-Line. — Ligne-mère.	Branches and spurs. — Embr. et rameaux.					
54	New Brunswick Coal and Rly. Co...	7·00						7·00
55	New Westminster Southern..........	0·73						0·73
56	Northern New Brunswick Seaboard.							
57	North Shore..........................	1·37						1·37
58	Nosbonsing and Nipissing...........							
59	Ottawa and New York..............	11·68						11·68
60	Pacific Great Eastern...............	19·11						19·11
61	Pere Marquette......................	74·81					23·03	97·84
62	Philipsburg Rly. and Quarry Co.....							
63	Quebec Central.......................							
64	Quebec, Montreal and Southern......	23·13	4·09					27·22
65	Quebec Oriental.....................							
66	Quebec Rly., Light and Power Co...		6·93					6·93
67	Red Mountain........................	2·84						2·84
68	Roberval-Saguenay..................	2·00	1·00					3·00
69	Rutland and Noyan.................	0·39						0·39
70	St. Clair Tunnel.....................	0·35						0·35
71	St. Lawrence and Adirondack.......	11·62			3·29			14·91
72	Sydney and Louisburg...............		52·79					52·79
73	Temiscouata..........................							
74	Temiskaming and Northern Ont.....	89·88	25·51					115·39
75	Thousand Islands....................	1·00						1·00
76	Toronto, Hamilton and Buffalo......	74·60						74·60
77	Vancouver, Victoria and Eastern.....	63·21						63·21
78	Victoria and Sydney, B.C...........	1·62						1·62
79	Victoria Terminal Rly. and Ferry Co	0·58						0·58
80	Wabash (in Canada).................						135·08	135·08
	Final total....................	6,348·40	166·55	1,160·33	1,446·28	55·03	215·76	9,392·35

ending June 30, 1919—All tracks—Concluded.
exploités pendant l'exercice terminé le 30 juin 1919—Toutes les voies ferrées—fin.

Constructed during year. — Construit durant l'année.	Steel rails. — Rails d'acier.	Total Mileage Operated—All Tracks—Total de milles exploités—Toutes les voies. Represented by Capital Stock. — Représentées par le capital-actions. Main Line. — Ligne-mère.	Branches and spurs. — Embr. et rameaux	Proprietary Companies. — Comprgnies propriétaires.	Under lease. — A bail.	Under Contract, etc. — A l'entreprise, etc.	Under Trackage Rights, — En vertu de droit de circulation.	Total.	Constructed during year. — Construit durant l'année.	Steel rails. — Rails d'acier.	Number—Numéro.
....	7·00	65·00	....	....	....	......	....	65·00	....	65·00	54
....	0·73	5·41	....	....	....	......	....	5·41	....	5·41	55
....	....	19·80	....	....	....	......	....	19·80	....	19·80	56
....	1·37	7·50	2·50	....	....	......	....	10·00	....	10·00	57
....	....	5·50	....	....	....	......	....	5·50	....	5·50	58
....	11·68	68·58	....	....	....	......	1·90	70·48	....	68·58	59
....	19·11	199·38	....	....	....	......	....	199·38	....	199·38	60
....	74·81	273·94	....	....	....	......	297·44	571·38	....	273·94	61
....	....	6·00	....	....	....	......	....	6·00	....	6·00	62
....	....	138·00	139·00	....	....	......	....	277·00	....	277·00	63
....	27·22	213·91	5·49	....	....	......	....	219·40	....	219·40	64
....	....	100·00	....	....	....	......	....	100·00	....	100·00	65
....	6·93	37·00	6·93	....	....	3·47	....	47·40	....	47·40	66
....	2·84	12·31	....	....	....	......	....	12·31	....	12·31	67
....	3·00	22·00	18·00	....	....	......	....	40·00	....	40·00	68
....	0·39	3·78	....	....	....	......	....	3·78	....	3·78	69
....	0·35	2·59	....	....	....	......	....	2·59	....	2·59	70
....	14·91	45·06	....	....	15·99	......	14·26	75·31	....	61·05	71
....	52·79	40·17	82·47	1·05	1·20	......	....	124·89	....	124·89	72
....	....	113·00	....	....	....	......	....	113·00	....	113·00	73
....	115·39	343·87	101·72	....	....	......	....	445·59	....	445·59	74
....	1·00	7·08	0·25	....	....	......	....	7·33	....	7·33	75
11·50	74·60	168·55	20·07	....	....	......	4·73	193·35	11·50	188·62	76
....	63·21	339·94	....	....	....	......	92·13	432·07	....	339·94	77
....	1·62	17·59	....	....	....	......	....	17·59	....	17·59	78
....	0·58	1·57	....	....	....	......	....	1·57	....	1·57	79
....	....	....	....	....	....	......	477·22	477·22	....	....	80
258·99	9,176·59	26,215·27	5,821·26	14,096·26	4,052·44	430·17	1,544·23	52,159·63	581·53	50·615·40	

TABLE 2—Summary of Single-Track Railway Mileage owned in Provinces for the Year ending June 30, 1919.

TABLEAU 2—Sommaire du nombre de milles de chemin de fer à voie unique possédés dans les provinces, pour l'exercice terminé le 30 juin 1919.

NOVA SCOTIA—NOUVELLE-ÉCOSSE.

Name of Railway. — Nom du chemin de fer.	Mileage owned on June 30. — Milles possédés le 30 juin.		Increase. — Augmentation.	Decrease — Diminution.
	1919.	1918.		
Canadian Govt. Railways (Intercolonial)	575·94	576·20	....	0·26
Canadian Northern System	374·49	368·20	6·29	....
Cape Breton	31·00	31·00	....	....
Cumberland	32·00	32·00	....	....
Dominion Atlantic	274·16	274·16	....	....
Inverness Railway and Coal Co	60·91	60·91	....	....
Maritime Coal, Rly. and Power Co	12·00	15·00	....	3·00
Sydney and Louisburg	71·10	70·27	0·83	....
Total	1,431·60	1,427·74	3·86	....
Canadian Govt. Railways (P.E. Island)	278·87	278·81	0·06	....

NEW BRUNSWICK—NOUVEAU-BRUNSWICK.

Name of Railway.	1919.	1918.	Increase.	Decrease
Canadian Govt. Railways (Intercolonial)	509·35	509·31	0·04	....
Canadian Pacific	533·80	533·80	....	....
Caraquet and Gulf Shore	84·78	34·78	....	....
Elgin and Havelock	26·27	27·00	....	0·73
Fredericton and Grand Lake	35·00	35·00	....	....
International of New Brunswick	109·72	111·30	....	1·58
Kent Northern	27·00	27·00	....	....
Maine Central	5·10	5·10	....	....
Moncton and Buctouche	30·18	34·00	....	3·82
National Transcontinental	256·19	256·23	....	0·04
New Brunswick Coal and Rly. Co	58·00	58·00	....	....
North Shore	8·63	8·63	....	....
Northern New Brunswick and Seaboard	19·80	19·80	....	....
Salisbury and Albert	44·93	45·00	....	0·07
St. Martins	28·80	30·00	....	1·20
St. John and Quebec	120·35	119·87	0·48	....
Temiscouata	44·00	44·00	....	....
York and Carleton	6·25	10·50	....	4·25
Total	1,948·15	1,959·32	....	11·17

TABLE 2—Summary of Single-Track Railway Mileage owned in Provinces for the Year ending June 30, 1919—Continued.

TABLEAU 2—Sommaire du nombre de milles de chemin de fer à voie unique possédés dans les provinces, pour l'exercice terminé le 30 juin 1919—suite.

QUEBEC—QUÉBEC.

Name of Railway. — Nom du chemin de fer.	Mileage owned on June 30. — Milles possédés le 30 juin.		Increase. — Augmentation.	Decrease. — Diminution.
	1919.	1918.		
Atlantic, Quebec and Western	103·08	103·08	....	....
Canada and Gulf Terminal	35·80	35·80	....	....
Canadian Govt. Railways (Intercolonial)	507·43	506·84	0·59	....
Canadian Northern System	720·27	654·03	66·24	....
Canadian Pacific	1,075·50	1,075·50	....	....
Central Vermont	125·20	125·20	....	....
Grand Trunk	514·76	514·76	....	....
Hereford	52·39	52·39	....	....
Lotbiniere and Megantic	30·00	30·00	....	....
Massawippi Valley	35·46	35·46	....	....
Montreal and Atlantic	162·90	162·90	....	....
Napierville Junction	28·46	27·06	1·40	....
National Transcontinental	707·10	706·56	0·54	....
Philipsburg Railway and Quarry Co	6·00	6·00	....	....
Quebec Central	277·00	277·00	....	....
Quebec Rly., Light and Power Co	30·97	30·82	0·15	....
Quebec Oriental	100·00	100·00	....	....
Quebec, Montreal and Southern	192·18	192·18	....	....
Rutland and Noyan	3·39	3·39	....	....
Roberval-Saguenay	37·00	36·80	0·20	....
St. Lawrence and Adirondack	46·14	46·14	....	....
Temiscouata	69·00	69·00	....	....
Total	4,860·03	4,790·91	69·12	....

ONTARIO.

Name of Railway. — Nom du chemin de fer.	1919.	1918.	Increase. — Augmentation.	Decrease. — Diminution.
Algoma Central and Hudson Bay	347·80	347·80	....	....
Algoma Eastern	89·45	89·45	....	....
Canada Southern	380·54	380·54	....	....
Canadian Northern System	2,172·26	2,227·88	....	55·62
Canadian Pacific	3,286·30	3,286·30	....	....
Detroit River Tunnel	2·72	1·45	1·27	....
Essex Terminal	21·00	21·00	....	....
Grand Trunk	3,052·31	3,052·31	....	....
Maganetawan	1·91	1·91	....	....
National Transcontinental	948·04	950·33	....	2·29
Nosbonsing and Nipissing	5·50	5·50	....	....
Ottawa and New York	56·90	56·90	....	....
Pere Marquette	199·13	198·81	0·32	....
St. Clair Tunnel	1·23	1·23	....	....
Temiskaming and Northern Ontario	328·50	328·50	....	....
Thousand Islands	6·33	6·33	....	....
Toronto, Hamilton and Buffalo	99·95	100·30	....	0·35
Total	10,999·87	11,056·54	....	56·67

TABLE 2—Summary of Single-Track Railway Mileage owned in Provinces for the Year ending June 30, 1919—Continued.

TABLEAU 2—Sommaire du nombre de milles de chemin de fer à voie unique possédés dans les provinces, pour l'exercice terminé le 30 juin 1919—suite.

MANITOBA.

Name of Railway. — Nom du chemin de fer.	Mileage owned on June 30. — Milles possédés le 30 juin. 1919.	1918.	Increase. — Augmentation.	Decrease. — Diminution.
Brandon, Saskatchewan and Hudson Bay	69·45	69·45	....	....
Canadian Northern System	1,990·79	1,968·87	21·92	....
Canadian Pacific	1,727·80	1,727·80	....	....
Grand Trunk Pacific	213·45	213·95	....	0·50
Manitoba Great Northern	91·77	91·77	....	....
Midland of Manitoba	6·40	6·40	....	....
National Transcontinental	89·82	89·80	0·02	....
Total	4,189·48	4,168·04	21·44	....

SASKATCHEWAN.

Name of Railway. — Nom du chemin de fer.	1919.	1918.	Increase. — Augmentation.	Decrease. — Diminution.
Canadian Northern System	2,226·21	2,232·80	....	6·59
Canadian Pacific	2,777·10	2,777·10	....	....
Grand Trunk Pacific	409·68	416·51	....	6·83
Grand Trunk Pacific Branch Lines	735·45	735·45	....	....
Total	6,148·44	6,161·86	....	13·42

ALBERTA.

Name of Railway. — Nom du chemin de fer.	1919.	1918.	Increase. — Augmentation.	Decrease. — Diminution.
Canadian Northern System	1,143·19	1,137·09	6·10	....
Canadian Pacific	1,901·30	1,901·30	....	....
Edmonton, Dunvegan and British Columbia	406·80	406·80	....	....
Grand Trunk Pacific	373·00	368·92	4·08	....
Grand Trunk Pacific Branch Lines	299·34	297·18	2·16	....
Alberta and Great Waterways	113·20	113·20	....	....
Central Canada	48·50	48·50	....	....
Total	4,285·33	4,272·99	12·34	....

TABLE 2—Summary of Single-Track Railway Mileage owned in Provinces for the Year ending June 30, 1919—Concluded.

TABLEAU 2—Sommaire du nombre de milles de chemin de fer à voie unique possédés dans les provinces, pour l'exercice terminé le 30 juin 1919—fin.

BRITISH COLUMBIA—COLOMBIE BRITANNIQUE.

Name of Railway. — Nom du chemin de fer.	Mileage owned on June 30. — Milles possédés le 30 juin.		Increase. — Augmentation.	Decrease — Diminution.
	1919.	1918.		
British Yukon	31·22	31·22	....	....
Canadian Northern System	517·00	517·00	....	....
Canadian Pacific	1,816·10	1,816·10	....	....
Crow's Nest Southern	74·18	74·18	....	....
Eastern British Columbia	14·00	14·00	....	....
Esquimalt and Nanaimo	199·20	199·20	....	....
Grand Trunk Pacific	683·36	682·19	1·17	....
Kettle Valley	355·68	355·68	....	....
Morrissey, Fernie and Michel	10·85	10·85	....	....
Nelson and Fort Sheppard	55·42	55·42	....	....
New Westminster Southern	4·68	15·18	....	10·50
Pacific Great Eastern	180·27	180·27	....	....
Red Mountain	9·47	9·59	....	0·12
Vancouver, Victoria and Eastern	269·61	269·61	....	....
Victoria and Sidney, B.C.	15·97	15·97	....	....
Victoria Terminal Rly. and Ferry Co	0·99	0·99	....	....
Total	4,238·00	4,247·45	....	9·45

YUKON TERRITORY—TERRITOIRE DU YUKON.

British Yukon	69·90	69·90	....	....
Klondike Mines (not in operation)	31·81	31·81	....	....
	101·71	101·71	....	....

UNITED STATES—ÉTATS-UNIS.

Canadian Northern System	214·28	214·28	....	....
Canadian Pacific	176·70	176·70	....	....
Hereford	0·67	0·67	....	....
Montreal and Atlantic	21·50	21·50	....	....
St. Clair Tunnel	1·01	1·01	....	....
Total	414·16	414·16	....	....
Grand total	38,895·64	....	....	....

TABLE 3—Railway Capital at close of year ending June 30, 1919.
TABLEAU 3—Capital des ch. de fer à la fin de l'exercice clos le 30 juin 1919.

Name of Railway. — Nom du chemin de fer.	Stocks. — Actions.	Funded Debt.—Dette consolidée.			
	Amount Outstanding — En circulation.	Bonds. — Obligations, de priorité.	Miscellaneous Obligations. — Obligations. diverses.	Equipment Trust Obligations. — Oblig. des cies de trust p. matériel roulant.	Total Railway Capital. — Capitalisation totale.
	$	$	$	$	$
Algoma Central and Hudson Bay	10,000,000	10,398,800		234,000	20,632,800
Algoma Eastern	3,000,000	2,500,000		440,200	5,940,200
Atlantic, Quebec and Western	2,000,000	4,598,675			6,598,675
Alberta and Great Waterways	50,000	7,400,000			7,450,000
Bedlington and Nelson*	1,000,000				1,000,000
Brandon, Saskatchewan and Hudson Bay	2,150,000				2,150,000
British Yukon	2,934,119	2,044,760			4,978,879
Canada and Gulf Terminal	600,000	740,000			1,340,000
Canada Southern	15,000,000	22,630,000			37,630,000
Canadian Northern System	100,000,500	299,506,090		28,926,500	428,433,090
Canadian Pacific†	556,966,803	3,650,000		8,460,000	569,076,803
Atlantic and North West		6,453,200			6,453,200
Calgary and Edmonton		5,458,894			5,458,894
Lindsay, Bobcaygeon and Pontypool		500,000			500,000
Manitoba, South Western Colonization		2,544,000			2,544,000
Guelph Junction	170,000				170,000
New Brunswick		7,821,127			7,821,127
New Brunswick and Canada		170,000			170,000
Fredericton		100,000			100,000
St. John and Maine		216,664			216,664
New Brunswick Southern		500,000			500,000
Ontario and Quebec	21,502,591				21,502,591
St. Lawrence and Ottawa		973,333			973,333
St. Stephen and Milltown	50,000				50,000
Shuswap and Okanagan		108,527			108,527
Joliette and Brandon		125,000			125,000
Toronto, Grey and Bruce		3,500,000			3,500,000
Cape Breton	1,000,000				1,000,000
Caraquet	1,250,000	500,000			1,750,000
Crow's Nest Southern	4,295,000				4,295,000
Central Vermont:					
Montreal and Province Line	1,000,000	200,000			1,200,000
Montreal and Vermont Junction	1,000,000				1,000,000
Stanstead, Shefford and Chambly	608,750	155,865			764,615
Central Canada	625,000		2,000,000		2,625,000
Detroit River Tunnel	3,000,000		18,000,000		21,000,000
Dominion Atlantic	2,433,333	5,998,166			8,431,499
Eastern British Columbia	420,000				420,000
Edmonton, Dunvegan and British Columbia	250,000	9,420,000			9,670,000
Elgin and Havelock	44,900	50,000			94,900
Essex Terminal	300,000	420,000			720,000
Esquimalt and Nanaimo	2,500,000	4,832,000			7,332,000
Fredericton and Grand Lake	140,000	465,000			605,000
Grand Trunk	241,237,589	173,554,167		5,491,000	420,282,756
Buffalo and Lake Huron	2,605,632	4,279,456			6,885,088
Central Counties	500,000	380,000			880,000
Pembroke Southern	178,000	150,000			328,000
Grand Trunk Pacific	24,942,000	173,782,100			198,724,100
G.T.P. Branch Lines	1,002,000	16,786,440			17,788,440
Hereford	800,000	800,000			1,600,000
International Bridge Co	1,500,000	512,260			2,012,260

*Line abandoned and tracks removed.
*Ligne abondonnée et voies enlevées.
†This includes $216,284,882 of Consolidated Debenture Stock.
†Cette somme comprend $216,284,882 d'actions privilégiées.

TABLE 3—Railway Caiptal at close of year ending June 30, 1919. —Concluded.
TABLEAU 3—Capital des ch. de fer à la fin de l'exercice clos le 30 juin 1919—fin.

Name of Railway. — Nom du chemin de fer.	Stocks. — Actions.	Funded Debt.—Dette consolidée.			
	Outstanding — En circulation.	Bonds. — Obligations de priorité.	Miscellaneous Obligations. — Obligations diverses.	Equipment Trust Obligations. — Oblig. des cies de trust p. matériel roulant.	Total Railway Capital. — Capitalisation totale.
	$	$	$	$	$
Kent Northern	75,000	32,000			107,000
Kettle Valley*	375,000	13,530,000			13,905,000
Klondike Mines	1,375,000	1,091,250			2,466,250
Lake Erie and Detroit River	1,400,000	3,000,000			4,400,000
Lake Champlain and St. Lawrence Junction	600,000	378,000			978,000
Lotbinière and Megantic	50,000				50,000
Manitoba Great Northern	2,066,000				2,066,000
Maritime C. R. & P.	2,027,600	1,612,000			3,639,600
Massawippi Valley	800,000				800,000
Midland of Manitoba	4,800,000				4,800,000
Montreal and Atlantic	3,200,000	1,065,000			4,265,000
Moncton and Buctouche	250,000	60,000			310,000
Morrissey, Fernie and Michel	1,263,000				1,263,000
Napierville Junction	600,000				600,000
Nelson and Fort Sheppard	2,846,800				2,846,800
New Westminster Southern	600,000				600,000
North Shore (N.B.)	98,000	35,000			133,000
Northern New Brunswick and Seaboard	298,500	297,000			595,500
Ottawa and New York	1,000,000	1,100,000			2,100,000
Pacific Great Eastern	25,000,000	20,160,000			45,160,000
Père Marquette (Canada)		5,870,000			5,870,000
Philipsburg Ry. and Quarry Co	124,500	40,000			164,500
Quebec Central	3,381,603	6,233,406			9,615,009
Quebec, Montreal and Southern	1,000,000		6,000,000		7,000,000
Quebec Oriental	119,500	2,095,074			2,214,574
Red Mountain	412,600				412,600
Roberval-Saguenay	2,000,000	1,260,000			3,260,000
Rutland and Noyan	100,000	100,000			200,000
Salisbury and Albert	150,000	250,000			400,000
St. Clair Tunnel	700,000	2,500,000			3,200,000
St. Lawrence and Adirondack	1,236,675	918,892			2,155,567
St. Martins	99,000	90,000			189,000
Temiscouata	1,000,000	3,099,669			4,099,669
Thousand Islands	60,000	50,000			110,000
Toronto, Hamilton and Buffalo	4,512,500	5,280,000		600,000	10,392,500
Vancouver, Victoria and Eastern	23,500,000				23,500,000
Victoria and Sidney	103,000	300,000			403,000
Victoria, Terminal and Ferry Co	500				500
York and Carleton	105,000				105,000
Final totals	1,094,385,995	844,671,815	26,000,000	44,151,700	†2,009,209,510

*On 22·19 miles only. For stock.
*Sur 22·19 milles seulement. Sur actions.
†This total includes $25,000,000 of Income Bonds issued by the Canadian Northern System, and $275,000 by the Ottawa & New York.
†Dans ce total sont compris les $25,000,000 d'obligations participant aux dividendes, émises par le réseau du chemin de fer Canadian Northern et les $275,000 par le chemin de fer Ottawa & New York.

TABLE 4—Statement of Aid, granted and paid to Railways
TABLEAU 4—Relevé de l'aide accordée et payée aux chemins de fer

Number—Numéro.	Name of Railway. — Nom du chemin de fer.	By Dominion Government. — Par le gouvernement fédéral. Subsidy Granted. — Subsides accordés	Subsidy Paid up. — Subsides payés.	Loan. — Prêts.	By Provincial — Par les: Name of Province. — Nom de la province.	Subsidy Granted. — Subsides accordés.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.		$ cts.
1	Albert Southern} abandoned	50,460 00	50,460 00	....	New Brunswick	48,680 00
2	Harvey Branch}	5,553 57	5,553 57	....	"	9,000 00
3	Alberta Central (C.P.Ry.).	404,480 00	404,480 00	....	....	....
4	Algoma Central and Hudson Bay..................	2,048,704 00	2,048,704 00	....	Ontario.........	199,620 00
5	Algoma Eastern............	547,648 00	547,648 00	....	"	265,000 00
6	Atlantic, Quebec and Western.......................	902,800 00	902,800 00	....	....	....
7	Bruce Mines and Algoma, act., Lake Huron and N. Ontario..................	53,920 00	53,920 00	....	Ontario.........	50,918 00
8	Canada and Gulf Terminal.	210,053 59	210,053 59	....	Quebec.........	....
9	Canada Southern, including Sarnia, Chatham and Erie, Leamington and St. Clair	51,200 00	51,200 00	....	Ontario.........	147,859 00
10	Can. Government Rlys.— Intercolonial, including Canada Eastern........	374,839 84	374,839 84	....	....	....
11	Drummond County......	423,936 00	423,936 00	....	Quebec.........	....
12	Fredericton and St. Mary's Bridge..........	30,000 00	30,000 00	....	....	....
13	Nova Scotia Steel and Coal Co.'s Ry..........	40,000 00	39,840 00	....	Nova Scotia....	40,000 00
14	Prince Edward Island....	....	....	....	....	....
15	Canadian Northern: including....................	374,606 00	374,606 00	25,000,000	....	....
16	Bay of Quinte............	350,455 25	350,455 25	....	Ontario.........	84,000 00
17	Brockville, Westport and Northwestern..........	140,800 00	140,800 00	....	"	....
18	Central Ontario..........	205,862 79	205,862 79	....	"	278,000 00
19	Marmora Rly. and Mining Co....................	30,720 00	30,720 00	....	"	19,149 39
20	Edmonton, Yukon and Pacific................	160,000 00	91,200 00	....	....	....
21	Irondale, Bancroft and Ottawa................	144,000 00	144,000 00	....	Ontario.........	315,000 00
22	Manitoba................	....	....	....	Manitoba.......	641,575 25
23	Ontario and Rainy River	1,534,526 00	1,534,526 00	....	Ontario.........	1,072,800 00
24	Port Arthur, Duluth and Western................	271,200 00	271,200 00	....	"	255,571 00
25	Halifax and South Western..................	819,874 93	819,874 93	....	Nova Scotia....	....
26	Central of N.S. and N.S. Southern...............	653,776 00	653,776 00	....	"	....
27	Halifax and Yarmouth...	160,000 00	160,000 00	....	"	156,499 33
28	Liverpool and Milton.....	32,000 00	32,000 00	....	....	....
29	Middleton and Victoria Beach..................	125,760 00	125,760 00	....	....	....
30	Quebec and Lake St.John.	1,454,695 00	1,261,463 50	....	Quebec.........	2,533,000 00
31	Can. Northern Ontario.....	14,775,872 00	14,485,635 26	....	Ontario.........	....
32	Can. Northern Quebec......	2,020,616 89	2,020,616 89	....	Quebec.........	1,194,129 46
33	Can. Northern Alberta.....	3,120,000 00	3,120,000 00	....	....	....
34	Can. Northern Pacific......	5,987,520 00	5,987,520 00	....	....	....
35	Central Ry. Co. of Canada.	30,145 02	30,145 02	....	....	....
36	Canadian Pacific:— Owned—	{30,369,374 70	30,369,374 70	....	Manitoba.......	375,377 50
		{10,189,521 00	10,189,521 00		British Columbia.........	37,500 00
37	Canada Central..........	1,525,250 00	1,525,250 00	....	Ontario.........	1,479,000 00
38	Lake Timiskaming Colonization................	310,335 95	310,335 95	....	Quebec.........	350,076 82
39	Montreal and Western....	361,270 00	361,270 00	....	"	472,500 00
40	North Shore.............	1,500,000 00	1,500,000 00	....	....	....
41	Quebec, Montreal, Ottawa and Occidental......	....	....	....	Quebec.........	727,000 00

†Secured by the Guaranteed Bonds of the Co.—†Garanti par les obligations de la compagnie.

by Governments and Municipalities, to June 30, 1919.
par les gouvernements et les municipalitiés jusqu'au 30 juin 1919.

Governments. — gouvernements provinciaux.			By Municipalities. — Par les municipalités.				
Subsidy Paid up. — Subsides payés.	Loan. — Prêts.	Subscription to Shares. — Actions souscrites.	Subsidy Granted. — Subsides accordés.	Subsidy Paid up. — Subsides payés.	Loan. — Prêts.	Subscription to Shares. — Actions souscrites.	Number—Numéro.
$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	
48,680 00							1
9,000 00							2
							3
199,620 00							4
265,000 00							5
							6
50,918 00			500 00	500 00			7
			20,600 00	20,600 00			8
147,859 00			322,500 00	322,500 00			9
							10
							11
			15,000 00	15,000 00			12
40,000 00			4,000 00	4,000 00			13
							14
						650,000 00	15
84,000 00			197,990 43	197,990 43			16
			116,000 00	116,000 00			17
278,000 00			93,500 00	93,500 00			18
19,149 39							19
							20
135,000 00							21
641,575 25							22
1,072,800 00			50,000 00	50,000 00			23
255,571 00			40,000 00	40,000 00			24
	†4,447,000 00						25
			88,874 17	88,874 17			26
156,499 33			15,338 93	15,338 93			27
							28
							29
2,368,816 88			12,000 00	12,000 00		450,000 00	30
			20,000 00	20,000 00			31
1,194,129 46			82,000 00	82,000 00		200,000 00	32
							33
							34
							35
372,157 50 37,500 00			572,500 00	464,761 29			36
1,479,000 00						42,500 00	37
350,076 82							38
472,500 00							39
							40
727,000 00	1,176,956 00		25,000 00	25,000 00	771,644 62		41

TABLE 4—Statement of Aid, granted and paid to Railways
TABLEAU 4—Relevé de l'aide accordée et payée aux chemins de

Number—Numéro.	Name of Railway. — Nom du chemin de fer.	By Dominion Government. — Par le gouvernement fédéral. Subsidy Granted — Subsides accordés.	Subsidy Paid up. — Subsides payés.	Loan. — Prêts.	By Provincial — Par les: Name of Province. — Nom de la province.	Subsidy Granted. — Subsides accordés.
	Canadian Pacific—*Con.* Leased—	$ cts.	$ cts.	$ cts.		$ cts.
42	Alberta Ry. and Irrigation Co.	148,094 00	148,094 00			
43	Esquimalt and Nanaimo.	1,520,560 00	1,520,560 00			
44	Kingston and Pembroke.	48,000 00	48,000 00		Ontario	456,493 00
45	St. Maurice Valley	173,120 00	173,120 00		"	
46	Atlantic and North West.	3,888,800 00	3,888,800 00		Quebec	711,122 00
47	Cap de la Madeleine	7,424,00	7,424 00			
48	Columbia and Kootenay.	88,800 00	88,800 00			
49	Credit Valley				Ontario	531,000 00
50	Fredericton				N.B.	230,000 00
51	Guelph Junction	51,200 00	46,000 00		Ontario	
52	Guelph and Goderich				"	
53	Lindsay, Bobcaygeon and Pontypool	185,173 06	185,173 06		"	52,500 00
54	Manitoba and Northwestern				Manitoba	
55	Manitoba South West Colonization				"	
56	Montreal and Lake Maskinongé	41,280 00	41,280 00		Quebec	87,750 00
57	Montreal and Ottawa	192,000 00	192,000 00		Ontario Quebec	100,000 00 182,210 00
58	Nakusp and Slocan	121,600 00	117,760 00		B.C.	
59	New Brunswick				N.B.	76,000 00
60	New Brunswick and Canada				"	575,000 00
61	New Brunswick Southern				"	413,000 00
62	Nicola, Kamloops and Similkameen	300,800 00	300,800 00		"	
63	Northern Colonization	355,200 00	355,200 00		Quebec	96,000 00
64	Ontario and Quebec	196,000 00	196,000 00		Ontario	
65	Ottawa, Northern and Western	950,000 00	821,009 20		Ontario Quebec	50,000 00 1,316,389 15
66	Oxford Mountain	202,926 50	202,926 50		Quebec	138,884 92
67	Saskatchewan and Western				Manitoba	
68	Shuswap and Okanagan	163,200 00	163,200 00			
69	St. John Bridge and Ry. Extension			433,900 00	N.B.	5,181 81
70	St. John and Maine				"	880,000 00
71	St. Lawrence and Ottawa				Ontario	
72	St. Mary's and Western Ontario	67,709 00	67,709 00		"	
73	St. Stephen and Milltown	14,848 00	14,848 00		N.B.	13,920 00
74	Tilsonburg, Lake Erie and Pacific	158,871 48	150,071 48		Ontario	38,564 00
75	Tobique Valley	134,016 00	134,016 00		N.S.	70,000 00
76	Toronto, Grey and Bruce	14,656 00	14,656 00		Ontario	375,282 00
77	Vancouver and Lulu Island	61,670 00	61,670 00			
78	West Ontario Pacific	60,000 00	60,000 00		Ontario	
79	Cape Breton	196,800 00	196,800 00		N.S.	99,200 00
80	Caraquet	224,000 00	224,000 00		N.B.	180,000 00
81	Central Canada	175,000 00	162,030 00		Alberta	175,000 00
82	Gulf Shore	53,699 20	53,699 20		"	41,950 00
83	Colchester Coal and Ry. Co	12,800 00	12,800 00			
84	Cumberland Ry. and Coal Co	44,800 00	39,850 00		N.S.	184,450 00
	Dominion Atlantic, including—					
85	Windsor and Annapolis	1,193,369 00	1,193,369 00			
86	Cornwallis Valley	44,800 00	44,800 00		N.S.	44,800 00
87	Western Counties	500,000 00	500,000 00		"	679,197 45
88	Midland of N.S.	399,060 40	399,060 40		"	185,600 00

by Governments and Municipalities, to June 30, 1919—Continued.
fer par les gouvernements et les municipalitiés jusqu'au 30 juin 1919—suite.

Governments. — gouvernements provinciaux.			By Municipalities. — Par les municipalités.				Number—Numéro.
Subsidy Paid up. — Subsides payés.	Loan. — Prêts.	Subscriptions to Shares. — Actions souscrites.	Subsidy Granted. — Subsides accordés.	Subsidy Paid up. — Subsides payés.	Loan. — Prêts.	Subscription to Shares. — Actions souscrites.	
$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	
							42
							43
456,493 00			509,320 00	509,320 00			44
							45
699,192 08						325,000 00	46
							47
							48
531,000 00			1,085,000 00	1,085,000 00			49
230,000 00			80,000 00	80,000 00			50
						193,000 00	51
			31,000 00	31,000 00			52
52,500 00			73,000 00	73,000 00			53
			215,600 00	215,600 00			54
	900,000 00						55
87,750 00							56
100,000 00					}		57
182,210 00			5,300 00	5,300 00	}		
	647,074 00						58
76,000 00			23,000 00	23,000 00			59
575,000 00			47,500 00	47,500 00			60
413,000 00			3,000 00	3,000 00			61
							62
96,000 00							63
			52,500 00	52,500 00			64
50,000 00			150,000 00	150,000 00	}		65
1,192,672 58			101,000 00	100,000 00	}		
138,884 92			3,000 00	3,000 00			66
			10,000 00	10,000 00			67
							68
5,181 81							69
880,000 00		300,000 00				60,000 00	70
					300,000 00	90,000 00	71
			80,000 00	77,996 39			72
13,920 00							73
38,564 00			75,000 00	75,000 00			74
70,000 00							75
375,282 00			988,000 00	969,561 44			76
							77
			25,000 00	25,000 00			78
99,200 00			10,000 00	10,000 00			79
180,000 00							80
110,000 00							81
41,950 00							82
							83
173,660 00							84
							85
44,800 00			27,685 00	27,685 00			86
679,197 45			250,000 00	250,000 00			87
183,510 40			36,000 00	36,000 00			88

TABLE 4—Statement of Aid, granted and paid to Railways
TABLEAU 4—Relevé de l'aide accordée et payée aux chemins de fer

Number—Numéro.	Name of Railway. — Nom du chemin de fer.	By Dominion Government. — Par le gouvernement fédéral. Subsidy. Granted. — Subsides accordés.	Subsidy Paid up. — Subsides payés.	Loan. — Prêts.	By Provincial — Par les Name of Province. — Nom de la province.	Subsidy. Granted. — Subsides accordés.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.		$ cts.
89	Edmonton D. & B.C.	160,352 00	125,202 84			
90	Elgin and Havelock	†82,652 82	†82,652 82		New Brunswick	107,500 00
91	Fredericton and Grand Lake	216,576 00	216,576 00			
92	Grand Trunk, including			15,142,633 33		
93	Beauharnois Junction	62,400 00	62,400 00		Quebec	179,073 00
94	Brantford, Norfolk and Port Burwell				Ontario	68,000 00
95	Buffalo and Lake Huron				"	
96	Cobourg, Blairton and Marmora				"	18,740 00
97	Grand Trunk, Victoria Jubilee Bridge	500,000 00	500,000 00			
98	Grand Trunk, Georgian Bay and Lake Erie				Ontario	336,000 00
99	Grand Junction, Belleville and N. Hastings	21,888 00	21,888 00		"	224,660 00
100	Owen Sound Branch	39,744 00	39,744 00		"	
101	Hamilton and North Western				"	565,020 00
102	London, Huron and Bruce				"	178,630 00
103	Midland, Ontario				"	168,350 00
104	Montreal and Champlain Junction	103,600 00	103,600 00		Quebec	150,000 00
105	Northern				Ontario	196,188 00
106	North Simcoe				"	83,300 00
107	Northern Pacific Junction	1,320,000 00	1,320,000 00			
108	South Norfolk	54,400 00	54,400 00		Ontario	
109	Toronto and Nipissing				"	105,212 00
110	Lake Simcoe Junction				"	53,000 00
111	Victoria				"	312,000 00
112	Waterloo Junction	32,800 00	32,800 00		"	
113	Wellington, Grey and Bruce				"	241,276 00
114	Whitby, Port Perry and Lindsay				Ontario	94,957 59
115	Canada Atlantic	282,355 20	282,355 20		Ontario Quebec	270,000 00 200,000 00
116	Ottawa, Arnprior and Parry Sound	932,512 00	932,512 00		Ontario	577,326 06
117	Central Counties				"	
118	Pembroke Southern	64,000 00	64,000 00		"	55,500 00
119	Grand Trunk Pacific	‡4,994,416 66 1,269,299 20	‡4,994,416 66 1,269,299 20	17,500,000 00	"	376,320 00
120	Hereford	170,560 00	170,560 00		Quebec	103,000 00
121	International of New Brunswick	726,080 00	726,080 00		New Brunswick	275,000 00
122	Inverness Rly. and Coal Co.	627,000 00	368,545 97		Nova Scotia	272,000 00
123	Kent, Northern, and	58,334 27	†58,334 27		New Brunswick	135,000 00
124	St. Louis and Richibucto (abandoned)	22,400 00	22,400 00		"	21,000 00
125	Kettle Valley	2,174,190 72	2,174,190 72		British Columbia	1,110,700 00
126	Klondike Mines	197,184 00	197,184 00			
127	*Kootenay Central	1,065,856 00	1,065,856 00			
128	L'Assomption (abandoned)	11,200 00	11,200 00			
129	*Lake Erie and Northern	320,191 40	320,191 40			
130	Lake Erie and Detroit River and	571,851 00	571,851 00		Ontario	83,000 00
131	London and Port Stanley				"	
132	Lotbiniere and Megantic	96,000 00	96,000 00		Quebec	126,000 00
133	Maganetawan River	3,552 00	3,552 00		Ontario	10,000 00

*Cash paid for land relinquished by Company. *Montant payé pour terres rétrocédées par la compagnie
†Includes loan used iron rails. ‡Paid under the special "Implement Clause."
†Y compris rails de fer ayant servi. ‡Payé en vertu de la clause dite "du matériel."

by Governments and Municipalities, to June 30, 1919—Continued.
par les gouvernements et les municipalités jusqu'au 30 juin 1919—suite.

Government. — gouvernements provinciaux.			By Municipalities. — Par les municipalités.				No — N°
Subsidy Paid Up. — Subsides payés.	Loan. — Prêts.	Subscription to Shares. — Actions souscrites.	Subsidy Granted. — Subsides accordés.	Subsidy Paid up. — Subsides payés.	Loan. — Prêts.	Subscription to Shares. — Actions souscrites.	
$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	
...	...	...	...	...	...	...	89
107,500 00	...	...	13,000 00	13,000 00	...	...	90
...	...	...	...	...	...	...	91
...	...	...	...	...	...	...	92
179,073 00	...	...	...	...	...	...	93
68,000 00	...	...	...	...	...	...	94
...	...	...	966,000 00	966,000 00	...	...	95
18,740 00	26,000 00	...	113,000 00	113,000 00	...	...	96
...	...	...	...	...	...	...	97
336,000 00	...	...	929,000 00	929,000 00	...	...	98
224,660 00	...	...	213,000 00	213,000 00	...	50,000 00	99
...	...	...	85,500 00	85,500 00	...	...	100
565,020 00	...	...	599,805 00	599,805 00	...	...	101
178,630 00	...	...	311,500 00	311,500 00	...	...	102
168,350 00	...	...	144,870 85	144,870 85	...	...	103
150,000 00	...	...	21,774 00	21,774 00	...	...	104
196,188 00	...	...	241,980 00	241,980 00	...	390,000 00	105
83,300 00	...	...	...	...	...	...	106
...	...	...	...	...	...	...	107
...	...	...	65,000 00	65,000 00	...	...	100
105,212 00	...	...	376,702 59	376,702 59	...	...	109
53,000 00	...	...	100,000 00	100,000 00	...	...	110
312,000 00	...	...	186,000 00	186,000 00	...	...	111
...	...	...	47,000 00	47,000 00	...	...	112
241,276 00	...	...	682,000 00	682,000 00	...	...	113
94,957 59	...	...	222,094 93	222,094 93	...	...	114
270,000 00	...	...	154,392 00	152,900 00			
200,000 00	...	...	...	...	...	32,000 00	115
577,326 06	...	...	24,000 00	24,000 00	...	...	116
...	...	...	20,000 00	20,000 00	...	...	117
55,500 00	...	...	450,000 00	450,000 00	...	...	118
376,320 00	...	...	...	...	...	...	119
84,226 36	...	...	...	...	...	...	120
275,000 00	...	...	5,000 00	5,000 00	...	...	121
223,000 00	...	...	100,000 00	50,000 00	...	...	122
135,000 00	...	...	...	...	...	...	123
21,000 00	...	...	...	...	...	... }	124
1,110,700 00	...	...	...	...	...	...	125
...	...	...	...	...	...	...	126
...	...	...	...	...	...	...	127
...	...	...	...	...	...	...	128
...	...	...	...	...	...	...	129
83,000 00	...	...	356,500 00	356,500 00	...	...	130
...	...	...	...	...	1,332,854 00	414,000 00	131
126,000 00	...	...	...	...	...	...	132
10,000 00	...	...	...	...	...	...	133

TABLE 4—Statement of Aid, granted and paid to Railways
TABLEAU 4—Relevé de l'aide accordée et payée aux chemins de fer

No. — N°	Name of Railway. — Nom du chemin de fer.	By Dominion Government. — Par le gouvernement fédéral.			By Provincial — Par les	
		Subsidy Granted. — Subsides accordés.	Subsidy Paid up. — Subsides payés.	Loan. — Prêts.	Name of Province. — Nom de la province.	Subsidy Granted. — Subsides accordés.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.		$ cts.
134	Maritime Coal, Ry. and Power Co.	40,700 00	40,700 00		Nova Scotia	39,788 00
135	Massawippi Valley	5,376 00	5,376 00		Quebec	5,000 00
136	Minudie Coal and Ry. Co.	18,544 00	18,544 00			
137	Montreal and Atlantic: and				Quebec	444,000 00
138	Lake Champlain and St. Lawrence Jct.				"	250,280 00
139	Montreal and Province Line.	58,560 00	58,560 00		"	231,122 00
140	Moncton and Buctouche	102,400 00	101,600 00		New Brunswick	96,000 00
141	Napierville Junction	173,440 00	173,440 00		Quebec	
142	New Brunswick Coal and Ry. Co.	190,400 00	190,400 00		New Brunswick	224,000 00
143	New Brunswick and Prince Edward Island	113,440 00	113,440 00		"	99,708 90
144	North Shore (N.B.)	27,616 00	27,616 00		"	16,200 00
145	Northern New Brunswick and Seaboard	108,160 00	108,160 00			
146	Ottawa and New York	262,384 00	262,384 00		Ontario	35,000 00
147	Phillipsburg Ry. and Quarry Co.	23,712 00	23,712 00		Quebec	25,667 00
148	Pontiac and Renfrew	13,600 00	13,600 00		"	17,433 00
149	Quebec Bridge and Ry. Co.	374,353 33	374,353 33		"	250,000 00
150	Quebec Ry., Light and Power Co.	96,000 00	96,000 00		"	306,945 50
151	Quebec Central	585,037 90	585,037 90		"	1,076,123 14
152	Quebec Oriental	846,885 01	846,885 01		"	1,596,390 00
153	*Quebec and Saguenay	248,801 28	248,801 28			
154	Quebec, Montreal and Southern, and	515,017 19	515,017 19		Quebec	207,565 00
155	United Counties East-Richelieu Valley	69,952 00	69,952 00		"	115,215 00
156	South Shore	296,998 38	296,998 38		"	276,645 00
157	Roberval and Saguenay‡	231,552 00	231,552 00		"	
158	Salisbury and Albert	29,665 45	†29,391 01		New Brunswick	455,000 00
159	Schomberg and Aurora	48,000 00	46,144 00			
160	Southampton (N.B.)	81,280 00	81,280 00			
161	St. Clair Tunnel	375,000 00	375,000 00			
162	St. Lawrence and Adirondack	149,481 60	149,481 60		Quebec	70,400 00
163	St. John and Quebec	928,298 42	928,298 42			
164	St. Martins	83,612 54	†83,612 54		New Brunswick	145,600 00
165	Sydney and Louisburg (Dom. Coal Co.)	89,600 00	87,808 00		Nova Scotia	87,808 00
166	Thessalon and Northern Ontario	6,112 00	6,112 00			
167	Témiscouata	645,950 00	645,950 00		{Quebec N. Brunswick	362,250 00 66,000 00
168	Témiskaming and Northern Ontario	2,134,080 00	2,134,080 00			
169	Thousand-Islands	61,200 00	29,840 00		Ontario	
170	Toronto, Hamilton and Buffalo	57,600 00	57,600 00		"	
171	York and Carleton	32,896 00	32,896 00		New Brunswick	25,247 00
	Total	119,089,153 54	118,042,288 87	58,076,533 33		31,957,890 27

†Includes used iron rails. †Y compris le prêt de rails ayant servi.
*Under construction. *En construction.
‡Includes Ha Ha Bay Railway. ‡Y compris le chemin de fer de la Baie des Ha Ha.

SESSIONAL PAPER No. 20b

by Governments and Municipalities, to 30th June, 1919—Concluded.
par les gouvernements et les municipalités jusqu'au 30 juin 1919—fin.

Governments. — gouvernements provinciaux.			By Municipalities. — Par les municipalités.				No. — N°
Subsidy Paid up. — Subsides payés.	Loan. — Prêts.	Subscription to Shares. — Actions souscrites.	Subsidy Granted. — Subsides accordés.	Subsidy Paid up. — Subsides payés.	Loan. — Prêts.	Subscription to Shares. — Actions souscrites.	
$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	
39,788 00							134
5,000 00						65,000 00	135
							136
315,891 89						528,000 00	137
250,280 00			51,000 00	36,000 00			138
231,122 00			25,000 00	25,000 00			139
94,500 00							140
			10,000 00	10,000 00			141
224,000 00							142
99,708 90							143
16,200 00							144
							145
35,000 00			85,000 00	85,000 00			146
25,667 00							147
17,433 60							148
250,000 00			300,000 00	290,817 46			149
306,945 50							150
1,076,123 14			103,000 00	103,000 00			151
947,199 25			50,500 00	9,000 00			152
							153
207,565 00							154
115,215 00							155
276,645 00			25,000 00	25,000 00			156
			12,365 30	12,365 30			157
455,000 00			70,000 00	70,000 00			158
							159
							160
							161
70,400 00							162
							163
145,600 00							164
82,000 00							165
							166
362,250 00			25,000 00	25,000 00			167
66,000 00							
							168
			10,000 00	10,000 00			169
			303,000 00	300,500 00			170
25,247 00							171
30,550,571 16	7,197,030 00	300,000 00	13,054,693 20	12,805,837 78	2,404,498 62	3,489,500 00	

TABLE 5.—Earnings of Railways for the year ending June 30, 1919.

TABLEAU 5.—Recettes des chemins de fer pendant l'exercice terminé le 30 juin 1919.

Name of Railway. — Nom du chemin de fer.	Earnings—Recettes. Passenger. — Voyageurs.	Freight and Switching. — Marchandises et transbordement.	Other Earnings from Operation. — Autres recettes prov. de l'exploitation.	Total Gross including other Earnings from Operation. — Total des recettes brutes, y comp. autres prov. de l'exploitation.	Operating Expenses. — Frais d'exploitation.	Net Operating Earnings. — Recettes nettes.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Algoma Central and Hudson Bay	95,635 11	1,985,159 24	203,065 99	2,283,860 34	1,774,105 88	509,754 46
Algoma Eastern	58,840 12	1,003,472 46	63,096 84	1,125,409 42	775,783 37	349,626 05
Alberta Great Waterways	34,159 82	87,362 00	8,191 99	129,713 81	143,646 48	−13,932 67
Atlantic, Quebec and Western	45,417 81	155,703 99	....	201,121 80	225,764 87	−24,643 07
Brandon, Sask. and Hudson Bay	25,493 39	18,997 68	667 67	45,158 74	198,004 95	−152,846 21
British Yukon	43,578 65	106,192 67	19,222 67	168,993 99	104,597 96	64,396 03
Canada and Gulf Terminal	28,425 61	62,788 72	5,022 08	96,236 41	77,899 64	18,336 77
Canada Southern	5,825,479 80	14,770,225 36	123,626 30	20,719,331 46	12,634,969 73	8,084,361 73
Canadian National Railways—						
Intercolonial	9,471,890 13	16,538,634 42	967,282 95	26,977,807 50	31,489,685 92	−4,511,878 42
P. E. Island	281,304 58	475,899 22	29,417 60	786,621 40	1,629,440 33	−842,818 93
International of N. B	49,351 59	180,830 49	2,278 19	232,460 27	486,378 26	−253,917 99
St. John and Quebec	38,080 76	98,824 94	2,079 66	138,985 36	209,830 14	−70,844 78
Transcontinental	2,139,933 90	8,131,804 20	123,505 56	10,395,243 66	11,111,786 66	−716,543 00
Elgin and Havelock	5,137 11	12,500 31	....	17,637 42	62,391 27	−44,753 85
Moncton and Buctouche	18,533 34	25,468 03	317 88	44,319 25	88,416 08	−44,096 83
Salisbury and Albert	12,554 26	48,893 52	916 25	62,364 03	135,071 65	−72,707 62
St. Martins	5,610 35	14,265 50	177 08	20,052 93	58,282 54	−38,229 61
York and Carleton	2,495 34	6,589 91	21 00	9,106 25	28,273 91	−19,167 66
Canadian Northern	10,394,369 56	37,011,740 98	832,351 00	48,238,461 54	49,716,044 35	−1,477,582 81
Canadian Pacific	48,607,778 62	108,812,316 37	5,426,375 38	162,846,470 37	130,416,994 98	32,429,475 39
Cape Breton	9,966 63	12,885 78	....	22,852 41	28,537 44	−5,685 03
Central Canada	12,198 92	10,762 40	1,220 39	24,181 71	55,214 68	−31,032 97
Central Vermont	136,529 55	259,880 69	4,250 53	400,660 77	472,559 38	−71,898 61
Crow's Nest Southern	15,215 85	61,170 74	1,694 93	78,081 52	327,751 66	−249,670 14
Cumberland	20,920 14	129,037 32	8,250 46	158,207 92	133,487 38	24,720 54
Caraquet and Gulf Shore. (Did not report)	....	....	....	....	....	....
Dominion Atlantic	616,527 20	869,870 45	22,754 35	1,509,152 00	1,298,512 03	210,639 97
Eastern British Columbia	1,803 35	25,194 30	2,699 00	29,696 65	47,257 34	−17,560 69
Edmonton, Dunvegan and British Columbia	299,666 33	521,257 99	19,463 28	840,387 60	780,490 77	59,896 83

Essex Terminal	....	132,108 60	29,362 55	161,471 15	117,453 10	44,018 05
Esquimalt and Nanaimo	299,673 78	735,934 64	26,437 76	1,062,046 18	750,709 03	311,337 15
Fredericton and Grand Lake Coal and Rly. Co	13.238 38	152,580 81	990 46	166,809 65	125,831 15	40,978 50
Grand Trunk System	16,072,728 23	48,953,703 54	1,402,715 48	66,429,147 25	57,005,328 05	9,423,819 20
Grand Trunk Pacific	1,931,710 14	5,481,972 83	148,631 51	7,562,314 48	11,715,236 49	−4,152,922 01
Grand Trunk Pacific Branch Lines	457,456 69	1,582,914 38	23,083 46	2,063,454 53	3,284,050 77	−1,220,596 24
Hereford	27,878 00	83,782 46	985 15	112,645 61	252,702 70	−140,057 09
Kent Northern. (Did not report)	....	....	....	....	....	....
Kettle Valley	253,479 58	406,235 42	12,752 61	672,467 61	830,042 90	−157,575 29
Lotbiniere and Megantic	5,904 35	44,128 03	15 00	50,047 38	44,651 78	5,395 60
Maine Central	19,440 82	9,545 47	....	28,986 29	27,581 32	1,404 97
Manitoba Great Northern	6,824 42	19,694 31	885 57	27,404 30	168,136 18	−140,731 88
Maritime Coal Rly. and Power Co	8,851 91	113,992 96	72 00	122,916 87	89,835 76	33,081 11
Massawippi Valley	88,669 16	127,769 98	4,389 48	220,828 62	350,680 98	−129,852 36
Midland of Manitoba	180,960 04	116,248 39	10,309 91	307,518 34	414,524 41	−107,006 07
Montreal and Atlantic	298,262 12	1,240,510 19	54,633 96	1,593,406 27	1,514,704 73	78,701 54
Morrissey, Fernie and Michel	8,673 00	84,372 23	....	93,045 23	97,084 74	−4,039 51
Napierville Junction	208,533 24	284,115 51	792 09	493,440 84	344,772 03	148,668 81
Nelson and Fort Sheppard	24,056 15	29,253 61	2,366 89	55,676 65	151,188 07	−95,511 42
New Brunswick Coal and Rly. Co	20,022 20	48,463 83	9,974 81	78,460 84	104,475 06	−26,014 22
New Westminster Southern	537 15	502 09	20 94	1,060 18	15,380 75	−14,320 57
North New Brunswick and Seaboard. (Did not report)	....	....	....	....	....	....
North Shore. (Did not report)	....	....	....	....	....	....
Ottawa and New York	150,723 65	221,473 49	1,574 99	373,772 13	435,406 02	−61,633 89
Pacific Great Eastern	7,396 48	261,223 54	1,931 53	340,551 55	516,054 66	−175,503 11
Pere Marquette	167,177 90	4,451,888 27	31,647 77	4,650,713 94	2,705,014 35	1,945,699 59
Quebec Central	642,114 79	1,950,247 49	32,180 93	2,624,543 21	2,003,791 06	620,752 15
Quebec, Montreal and Southern	161,874 90	580,924 84	5,521 97	748,321 71	860,635 68	−112,313 97
Quebec Oriental	84,323 07	271,221 97	....	355,545 04	328,950 69	26,594 35
Quebec Rly. Light and Power Co	4,292 93	161,670 40	219 39	166,182 72	146,631 06	19,551 66
Red Mountain	2,951 47	7,315 62	332 61	10,599 70	38,169 09	−27,569 39
Roberval-Saguenay	28,385 83	224,056 98	19,320 83	271,763 64	197,453 12	74,310 52
Rutland and Noyan	....	10,040 17	....	10,040 47	11,946 39	−1,905 92
St. Lawrence and Adirondack	295,655 46	874,207 06	19,119 05	1,188,981 57	928,963 02	260,018 55
Sydney and Louisburg	63.108 81	1,022,965 16	25,510 16	1,111,584 13	996,617 87	114,966 26
Temiscouata	64,926 68	288,217 30	8,027 63	361,171 61	306,539 09	54,632 52
Temiskaming and Northern Ontario	846,765 23	1,963,104 09	105,203 97	2,915,073 29	2,772,666 46	142,406 83
Thousand Islands. (Did not report)	....	....	....	....	....	....
Toronto, Hamilton and Buffalo	578,924 90	2,185,230 21	55,348 34	2,819,503 45	2,008,393 17	811,110 28
Vancouver, Victoria and Eastern	211,358 78	399,471 19	138,440 59	749,270 56	1,592,465 86	−843,195 30
Victoria and Sidney, B.C	11,000 78	12,830 12	249 10	24,080 00	32,792 01	−8,712 01
Victoria Terminal Rly. and Ferry Co	867 51	739 08	56 12	1,662 71	2,483 60	−820 89
Wabash (in Canada)	764,710 84	4,491,004 05	92,100 29	5,347,815 18	4,065,986 16	1,281,829 02
Total	102,380,357 19	270,463,390 29	10,133,153 93	382,976,901 41	341,866,509 01	41,110,392 40

TABLE 6.—Earnings and Income for the year ending June 30, 1919.

TABLEAU 6.—Recettes et revenu pendant l'exercice terminé le 30 juin 1919.

Name of Railway. — Nom du chemin de fer.	Revenue from Transportation—Rail Line.—Recettes provenant du service des transports—Par rail.							
	Freight. — Marchandises.	Per Ton per Mile. — Par tonne, par mille.	Passenger. — Voyageurs.	Per Passenger per Mile. — Par voyageur, par mille.	Excess Baggage. — Excédent de bagages.	Sleeping Cars. — Wagons-lits.	Parlor and Chair Car. — Wagons-salons.	Mail. — Postes.
	$ cts.	Cents.	$ cts.	Cents.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Algoma Central and Hudson Bay	1,157,855 90	0·998	90,416 92	3·752	445 01			
Algoma Eastern	785,549 96	2·955	51,170 95	3·622	323 45			
Alberta Great Waterways	87,362 00	1·054	29,006 06	3·691	28 28			970 54
Altantic, Quebec and Western	155,703 99	1·948	41,826 14	2·981	256 15		944 00	
Brandon, Sask. and Hudson Bay	12,996 20	1·606	20,492 17	3·210	162 47			2,447 76
British Yukon	106,192 67	10·195	38,167 47	10·660	408 29		847 69	2,747 42
Canada and Gulf Terminal	62,788 72	5·129	21,223 66	3·797	336 63			
Canada Southern	14,716,590 49	0·923	5,153,846 28	2·866	30,660 88			129,883 73
Canadian National Railways—								
Intercolonial	16,442,610 33	0·826	7,242,471 93	2·177	49,675 02	379,976 68	17,009 75	379,706 49
Prince Edward Island	475,592 69	4·360	229,267 22	2·286	2,744 46	1 10	Dr. 1 00	21,048 22
International of N.B.	180,689 64	1·524	46,474 05	3·328	284 46			1,389 72
St. John and Quebec	98,824 94	2·474	34,534 77	2·925	222 90			2,203 52
Transcontinental	8,085,210 15	0·649	1,920,041 04	2·161	5,668 16	44,223 70		27,391 67
Elgin and Havelock	12,500 31	7·848	4,078 27	3,001	18 80			673 92
Moncton and Buctouche	25,393 03	5·862	16,431 46	2·453	280 51			801 28
Salisbury and Albert	48,883 52	2·685	9,258 54	2·942	117 01			2,527 20
St. Martins	14,265 50	6·721	4,591 33	2·933	72 81			751 20
York and Carleton	6,589 91	10·311	2,379 07	4·243	15 95			100 32
Canadian Northern	36,403,905 75	0·982	8,067,373 95	2·630	57,295 88	352,889 18	18,481 45	304,710 74
Canadian Pacific	108,138,699 74	0·956	35,242,571 86	2·516	309,527 66	2,756,099 96	129,997 18	1,643,121 02
Cape Breton	12,885 78	3·530	9,175 94	2·920	65 60			
Central Canada	10,735 40	2·487	10,519·23	3·881	60 45	313 09		380 24
Central Vermont	254,238 13	2·855	104,158 83	3·473	785 11		198 84	7,124 00
Crow's Nest Southern	61,194 74	1·110	12,033 02	3·642	98 43			1,292 94
Cumberland	129,037 32	5·723	15,811 52	2·846	338 12			989 08
Caraquet and Gulf Shore. (Did not report)								
Dominion Atlantic	869,019 79	2·203	520,861 05	2·624	3,702 77		7,621 90	25,302 38
Eastern British Columbia	25,194 30	2·561	1,528 35	5·420				275 00
Edmonton, Dunvegan and British Columbia	521,259 99	1·811	230,281 81	3·653	1,406 03	18,895 12		3,006 47
Essex Terminal	127,413 74	2·962						
Esquimalt and Nanaimo	735,232 04	3·441	256,470 52	3·081	1,952 72		7,306 25	10,106 56
Fredericton and Grand Lake Coal and Rly. Co.	152,580 81	2·147	12,412 06	3·680				826 32

Grand Trunk System	48,304,734 91	0·986	13,045,361 17	2·676	63,822 81	....	85,663 26	543,474 73
Grand Trunk Pacific	5,463,046 34	0·934	1,357,959 81	2·697	11,453 20	135,035 52	295 69	123,615 80
Grand Trunk Pacific Branch Lines	1,569,893 57	1·571	380,897 97	3·030	2,858 29	3,453 71	825 61	19,251 46
Hereford	83,782 46	2·306	23,707 70	4·922	118 89	....	....	2,982 06
Kent Northern. (Did not report)	....	....	....	....	....	....	....	....
Kettle Valley	394,516 02	2·081	198,372 73	3·059	1,889 52	15,769 88	....	5,663 47
Lotbinière and Mégantic	44,128 03	4·593	4,175 15	3·216	....	....	....	1,729 20
Maine Central	9,545 47	0·672	17,983 88	2·818	31 97	....	....	139 66
Manitoba Great Northern	18,984 51	1·398	5,937 87	3·250	48 04	....	....	283 80
Maritime Coal, Rly. and Power Co	113,030 96	4·287	7,339 26	3·329	58 40	....	....	588 48
Massawippi Valley	124,898 11	0·872	83,004 40	3·272	394 54	....	....	4,270 26
Midland of Manitoba	107,043 32	1·129	129,489 11	3·170	1,121 42	5,636 25	895 15	8,771 20
Montreal and Atlantic	1,227,458 47	1·631	255,856 61	2·859	1,843 99	....	....	12,797 68
Morrissey, Fernie and Michel	80,658 64	4·091	8,673 00	2·165	....	....	....	....
Napierville Junction	284,105 89	1·043	185,271 06	4·022	1,190 16	....	....	1,186 76
Nelson and Fort Sheppard	29,253 61	2·339	19,954 52	3·520	160 58	....	....	1,492 80
New Brunswick Coal and Rly. Co	48,463 83	2·500	17,954 96	3·185	....	....	....	135 63
New Westminster Southern	502 09	3,237	290 20	3·393	1 97	....	....	....
Northern New Brunswick and Seaboard. (Did not report)	....	....	....	....	....	....	....	....
North Shore. (Did not report)	....	....	....	....	....	....	....	....
Ottawa and New York	219,394 64	0·824	97,480 65	2·956	476 00	....	....	4,612 67
Pacific Great Eastern	198,620 74	....	70,076 06	....	122 45	....	....	1,429 35
Père Marquette	4,417,801 03	0·716	116,383 04	2·941	1,057 01	....	....	11,448 45
Quebec Central	1,950,247 49	1·930	566,166 31	2·685	4,447 27	....	....	27,772 60
Quebec, Montreal and Southern	577,783 91	1·533	139,013 61	3·084	950 60	....	....	4,828 14
Quebec Oriental	271,221 97	1·543	72,937 61	3·013	78 47	....	1,600 90	3,936 60
Quebec Rly., Light and Power Co	158,695 80	5·794	4,292 93	1·696	....	....	....	....
Red Mountain	5,752 62	5·224	1,614 77	3·102	13 20	....	....	276 00
Roberval-Saguenay	153,779 63	3·815	23,388 00	3·303	165 20	....	....	....
Rutland and Noyan	10,040 47	1·163	....	....	....	....	....	....
St. Lawrence and Adirondack	872,578 68	0·985	244,248 62	1·900	601 45	....	....	4,986 80
Sydney and Louisburg	998,939 47	2·705	58,480 12	3·122	471 05	....	....	1,012 80
Temiscouata	273,855 18	3·775	54,213 31	3·066	814 16	....	....	5,991 68
Temiskaming and Northern Ontario	1,953,571 64	1·024	738,485 07	2·676	5,368 81	....	....	21,494 98
Thousand Islands. (Did not report)	....	....	....	....	....	....	....	....
Toronto, Hamilton and Buffalo	2,085,766 58	2·053	502,506 63	3·072	2,475 05	....	....	4,297 80
Vancouver, Victoria and Eastern	352,233 32	1·260	159,518 77	3·197	1,279 79	4,156 58	281,423	11,228 19
Victoria and Sidney, B.C	11,462 01	6,329	9,496 06	2·526	....	....	....	332 67
Victoria Terminal Rly. and Ferry Co	739 08	4·009	732 59	2·482	....	....	....	21 14
Wabash (in Canada)	4,492,353 97	0·799	569,731 93	2·498	3,053 98	....	4 17	....
Total	266,825,881 94	....	78,609,870 97	....	573,322 28	3,716,450 77	274,505 07	3,399,830 60

TABLE 6.—Earnings and Income for the year ending June 30, 1919—Continued.

TABLEAU 6.—Recettes et revenu pendant l'exercice terminé le 30 juin 1919—suite.

Name of Railway. — Nom du chemin de fer.	Revenue from Transportation—Rail Line—*Continued*—Recettes provenant du service des transports—Par rail—*suite.*							
	Express. — Messagerie.	Other Passenger Train. — Autres trains, voyageurs.	Milk. — Service du lait.	Switching. — Transbordement.	Special Service Train. — Trains spéciaux.	Other Freight Train. — Autres trains, marchandises.	Water Transfers Freight. — Transbordement par eau.	Total. — Total.
	$ cts.	$ cts	$ cts	$ cts.	$ cts.	$ cts	$ cts.	$ cts.
Algoma Central and Hudson Bay	4,773 18			160,189 29	615 26			1,414,295 56
Algoma Eastern	7,345 72			18,023 23	784 37			863,197 68
Alberta Great Waterways	4,118 94	36 00			10 00			121,531 82
Atlantic, Quebec and Western	2,391 52							201,121 80
Brandon, Sask. & Hudson Bay	2,379 21	11 78		6,001 48				44,491 07
British Yukon	1,407 78				260 00			150,031 32
Canada and Gulf Terminal	6,865 32							91,214 33
Canada Southern	323,351 30	3,648 59	3,783 25	53,634 87	2,817 83			20,418,217 22
Canadian National Railways—								
Intercolonial	749,498 16	404 28	41,386 90	95,861 19	11,449 71	162 90		25,410,213 34
Prince Edward Island	28,244 58			306 53				757,203 80
International of N. B.	1,203 36			140 85				230,182 08
St. John and Quebec	1,119 57							136,905 70
Transcontinental	71,409 79	1,981 71	46,594 05	1,608 00				10,204,128 27
Elgin and Havelock	357 87		8 25					17,637 42
Moncton and Buctouche	432 18		587 91	75 00				44,001 37
Salisbury and Albert	585 87		65 64	10 00				61,447 78
St. Martins	195 01							19,875 85
York and Carleton								9,085 25
Canadian Northern	958,899 38	15,538 41	75,558 50	607,612 73	10,040 42	222 50		46,872,528 89
Canadian Pacific	5,837,536 50	4,783 21	242,132 34	662,387 41	17,672 06	11,229 22		154,995,758 16
Cape Breton	725 09							22,852 41
Central Canada	925 91			27 00				22,961 32
Central Vermont	22,797 30	7 73	1,457 74	5,642 56				396,410 24
Crow's Nest Southern	1,784 79	6 67		Dr. 24 00				76,386 59
Cumberland	3,781 42							149,957 46
Caraquet and Gulf Shore								
Dominion Atlantic	49,500 00	732 37	7,199 48	795 66		55 00		1,484,790 40
Eastern British Columbia					25 00			27,022 65
Edmonton, Dunvegan and British Columbia	25,713 17	64 58		Dr. 2 00	85 00			800,710 17
Essex Terminal				1,000 02		3,694 84		132,108 60
Esquimalt and Nanaimo	17,808 27		6,029 46	702 60	516 00			1,036,124 42

Fredericton & Grand Lake Coal and Ry. Co.								165,819 19
Grand Trunk System	1,800,956 20	23,460 70	202,864 96	648,968 63	27,792 90			64,747,100 27
Grand Trunk Pacific	184,625 66		1,467 51	18,926 49	3,288 85			7,299,714 87
Grand Trunk Pacific Branch Lines	38,697 38		2,265 48	13,020 81	245 30			2,031,409 58
Hereford	616 93		452 42					111,660 46
Kent Northern								
Kettle Valley	19,491 47			5,539 41	1,128 38	6,179 99		648,550 87
Lotbiniere and Megantic								50,032 38
Maine Central	1,285 31							28,986 29
Manitoba Great Northern	551 47		3 24	709 80				26,518 73
Maritime Coal, Rly. and Power Co	865 77			962 00				122,844 87
Massawippi Valley	999 96			2,871 87				216,439 14
Midland of Manitoba	21,795 97	92 12	3,354 73	9,002 31	245 52	202 76		287,649 88
Montreal and Atlantic	24,349 99		3,413 85	7,412 50	510 00	5,639 22		1,539,282 31
Morrissey, Fernie and Michel				3,669 40		44 19		93,045 23
Napierville Junction	19,950 31	20 40	914 55	9 62				492,648 75
Nelson and Fort Sheppard	2,436 77	11 48						53,309 76
New Brunswick Coal and Rly. Co	1,931 61							68,486 03
New Westminster Southern	244 85	0 13						1,039 24
Northern New Brunswick and Seaboard								
North Shore								
Ottawa and New York	41,237 78	167 13	6,749 42	2,078 85				372,197 14
Pacific Great Eastern	5,768 62			14 00			62,588 80	338,620 02
Pere Marquette	35,995 64		2,424 74	34,087 24				4,619,197 15
Quebec Central	32,387 10							2,581,020 77
Quebec, Montreal and Southern	16,694 72	139 45	248 38	3,140 93				742,799 74
Quebec Oriental	5,769 49							355,545 04
Quebec Rly., Light and Power Co				2,974 60				165,963 33
Red Mountain	1,046 49	1 01		1,563 00				10,267 09
Roberval-Saguenay	4,530 93	301 70		70,277 35				252,442 81
Rutland and Noyan								10,040 47
St. Lawrence and Adirondack	30,546 44	109 66	15,162 49	1,628 38				1,169,862 52
Sydney and Louisburg	3,144 84			24,025 69	4,319 70			1,090,393 67
Temiscouata	3,907 53			14,362 12				353,143 98
Temiskaming and Northern Ontario	68,942 92		354 71	9,532 45				2,797,750 58
Thousand Islands								
Toronto, Hamilton and Buffalo	46,653 56	118 32		99,364 63		99 00		2,741,281 57
Vancouver, Victoria and Eastern	26,084 37	88 78		47,237 87	828 73			605,470 63
Victoria and Sidney, B.C.			1,172 05	1,368 11				23,830 90
Victoria Terminal Rly. and Ferry Co			113 78					1,606 59
Wabash (in Canada)	177,712 93		123 62	Dr. 1,349 92	520 40			5,242,151 08
Total	10,744,374 20	49,744 50	621,277 11	2,680,376 61	84,763 43	27,529 62	62,588 80	367,670,515 90

TABLE 6.—Earnings and Income for the year ending June 30, 1919—Continued.

TABLEAU 6.—Recettes et revenu pendant l'exercice terminé le 30 juin 1919—suite.

Name of Railway. — Nom du chemin de fer.	Revenue from Transportation—Water Line.—Revenu du transport—Par eau.						
	Freight. — Marchandises.	Passenger. — Voyageurs.	Excess Baggage. — Excédent de bagages.	Mail. — Postes.	Express. — Messagerie.	Other. — Autres.	Total. —
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Algoma Central and Hudson Bay	667,114 05						667,114 05
Algoma Eastern	199,899 27						199,899 27
Alberta Great Waterways							
Atlantic, Quebec and Western							
Brandon, Sask. and Hudson Bay							
British Yukon							
Canada and Gulf Terminal							
Canada Southern							
Canadian National Railways—							
Intercolonial	465,238 91						465,238 91
P. E. Island							
International of N. B							
St. John and Quebec							
Transcontinental							
Elgin and Havelock							
Moncton and Buctouche							
Salisbury and Albert							
St. Martins							
York and Carleton							
Canadian Northern							
Canadian Pacific	1,122,780 91	413,878 30	1,579 28	18,609 60	15,763 30	243 35	1,572,854 74
Cape Breton							
Central Canada							
Central Vermont							
Crow's Nest Southern							
Cumberland							
Caraquet and Gulf Shore							
Dominion Atlantic							
Eastern British Columbia							
Edmonton, Dunvegan and British Columbia							
Essex Terminal							
Esquimalt and Nanaimo							
Fredericton and Grand Lake Coal and Rly. Co							
Grand Trunk System							
Grand Trunk Pacific							

Grand Trunk Pacific Branch Lines							
Hereford							
Kent Northern							
Kettle Valley							
Lotbiniere and Megantic							
Maine Central							
Manitoba Great Northern							
Maritime Coal, Rly. and Power Co							
Massawippi Valley							
Midland of Manitoba							
Montreal and Atlantic							
Morrissey, Fernie and Michel							
Napierville Junction							
Nelson and Fort Sheppard							
New Brunswick Coal and Rly. Co							
New Westminster Southern							
Northern New Brunswick and Seaboard							
North Shore							
Ottawa and New York							
Pacific Great Eastern							
Pere Marquette							
Quebec Central							
Quebec, Montreal and Southern							
Quebec Oriental							
Quebec Rly., Light and Power Co							
Red Mountain							
Roberval-Saguenay							
Rutland and Noyan							
St. Lawrence and Adirondack							
Sydney and Louisburg							
Temiscouata							
Temiskaming and Northern Ontario							
Thousand Islands							
Toronto, Hamilton and Buffalo							
Vancouver, Victoria and Eastern							
Victoria and Sidney, B.C							
Victoria Terminal Rly. and Ferry Co							
Wabash (in Canada)							
Total	2,455,033 14	413,878 30	1,579 28	18,609 60	15,763 30	243 35	2,905.106 97

TABLE 6.—Earnings and Income for the year ending June 30, 1919—Continued.

TABLEAU 6.—Recettes et revenu pendant l'exercice terminé le 30 juin 1919—suite.

Name of Railway. — Nom du chemin de fer.	Incidental.—Recettes accessoires.				
	Dining and Buffet. — Réfectoire. et buffet.	Hotel and Restaurant. — Hôtel et restaurant.	Station, Train, Boat Privileges. — Privilèges de gares, trains et bateaux.	Parcel Room. — Consigne des colis.	Storage Freight. — Emmagasinage de marchandises.
Algoma Central and Hudson Bay					21,245 42
Algoma Eastern					18 74
Alberta Great Waterways			470 00		31 17
Atlantic, Quebec and Western					
Brandon, Sask. and Hudson Bay				4 20	41 52
British Yukon			105 00		258 30
Canada and Gulf Terminal					10 75
Canada Southern	180,305 77	29,806 04	4,568 91	5,823 32	1,656 27
Canadian National Railways—					
Intercolonial	611,760 92	70,777 93	18,469 63		18,004 23
P. E. Island			1,163 50		827 88
International of N. B			215 78		43 33
St. John and Quebec			65 00		10 04
Transcontinental	69,217 83		4,521 64	17,178 22	277 55
Elgin and Havelock					
Moncton and Buctouche					32 92
Salisbury and Albert					34 75
St. Martins					
York and Carleton					
Canadian Northern	543,622 07	245,508 10	6,907 35	9,937 00	55,734 97
Canadian Pacific	2,442,008 89	432,924 59	13,877 56	79,991 05	342,098 63
Cape Breton					
Central Canada					196 76
Central Vermont			0 06	16 40	146 23
Crow's Nest Southern				7 90	
Cumberland					
Caraquet and Gulf Shore					
Dominion Atlantic	1,607 25		999 00		853 68
Eastern British Columbia					
Edmonton, Dunvegan and British Columbia	20,299 15		2,013 50		503 43
Essex Terminal					
Esquimalt and Nanaimo			195 00	12 50	1,582 37
Fredericton and Grand Lake Coal and Rly. Co					
Grand Trunk System	307,124 40		39,378 49	21,968 48	43,356 30

Grand Trunk Pacific	117,256 95		748 54	979 55	5,840 98
Grand Trunk Pacific Branch Lines	9,206 79		2 85	193 90	984 64
Hereford				10 20	4 73
Kent Northern					
Kettle Valley	12,292 51				89 29
Lotbiniere and Megantic					
Maine Central					
Manitoba Great Northern				0 90	28 43
Maritime Coal, Rly. and Power Co					
Massawippi Valley					370 61
Midland of Manitoba	9,804 07				975 67
Montreal and Atlantic					12,071 84
Morrissey, Fernie and Michel					
Napierville Junction					31 70
Nelson and Fort Sheppard				0 10	8 75
New Brunswick Coal and Rly. Co					
New Westminster Southern				0 88	
Northern New Brunswick and Seaboard					
North Shore					
Ottawa and New York			34 32		563 62
Pacific Great Eastern					
Pere Marquette	Dr. 130 98		133 28	2 20	697 37
Quebec Central	11,341 51		6,167 67		1,104 05
Quebec, Montreal and Southern			120 00		573 25
Quebec Oriental					
Quebec Rly., Light and Power Co			52 69	5 78	31 59
Red Mountain				0 70	
Roberval-Saguenay					83 72
Rutland and Noyan					
St. Lawrence and Adirondack			338 77	1 20	25 01
Sydney and Louisburg					61 46
Temiscouata			500 00		159 95
Temiskaming and Northern Ontario	12,118 74		7,666 58		1,613 17
Thousand Islands					
Toronto, Hamilton and Buffalo	22,873 54		366 19		958 15
Vancouver, Victoria and Eastern	6,188 07		102 00	43 00	12,360 16
Victoria and Sidney, B.C					
Victoria Terminal Rly. and Ferry Co					40 22
Wabash (in Canada)	14,084 21		396 12	1 50	164 45
Total	4,390,981 69	779,016 66	109,579 43	136,178 98	525,816 15

TABLE 6.—Earnings and Income for the year ending June 30, 1919—Continued.

TABLEAU 6.—Recettes et revenu pendant l'exercice terminé le 30 juin 1919—suite.

Name of Railway. — Nom du chemin de fer.	Incidental—*Continued*—Recettes accessoires—*suite*.				
	Storage Baggage. — Emmagasinage de bagages.	Demurrage. — Surestarie.	Telegraph and Telephone. — Télégraphe et téléphone.	Grain Elevators. — Elévateurs à grain.	Stockyards. — Parcs à bestiaux.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Algoma Central and Hudson Bay	63 65	59,699 00	3,373 52		
Algoma Eastern	1 40	5,010 00	758 60		
Alberta Great Waterways	1 45	106 00	193 24		
Atlantic, Quebec and Western					
Brandon, Sask. and Hudson Bay		353 00	261 03		
British Yukon			403 32		
Canada and Gulf Terminal		2,373 00			
Canada Southern	3,367 29	39,712 40	245 00		16,868 66
Canadian National Railways—					
Intercolonial	5,548 35	218,822 82	473 42	52,560 01	
P. E. Island	74 10	1,341 82	108 26		
International of N. B	7 40	1,078 00	418 00		
St. John and Quebec		534 00			
Transcontinental	19,450 85	24,063 50			
Elgin and Havelock					
Moncton and Buctouche		55 00	Dr. 3 17		
Salisbury and Albert		719 00			
St. Martins			177 08		
York and Carleton		1 00			
Canadian Northern	12,746 75	193,071 30	4,374 99		8 00
Canadian Pacific	58,327 60	627,346 34		766,409 17	
Cape Breton					
Central Canada		603 00	190 34		
Central Vermont		1,656 80			
Crow's Nest Southern	10 65	438 00	569 80		
Cumberland		538 80			
Caraquet and Gulf Shore					
Dominion Atlantic		10,812 65	3 62		
Eastern British Columbia		1,827 40	46 25		
Edmonton, Dunvegan and British Columbia	102 26	1,396 38	5,765 58		8 30
Essex Terminal		6,854 00			
Esquimalt and Nanaimo	68 60	7,225 00			
Fredericton and Grand Lake Coal and Rly. Co					
Grand Trunk System	20,157 30	670,465 72	2,997 21	294,713 98	

Grand Trunk Pacific	3,751 73	18,829 95			7,750 29
Grand Trunk Pacific Branch Lines	684 40	8,240 72			18 75
Hereford		576 00			
Kent Northern					
Kettle Valley	17 55	865 00	733 37		
Lotbiniere and Megantic					
Maine Central					
Manitoba Great Northern		507 30	191 09		
Maritime Coal Rly. and Power Co					
Massawippi Valley	116 83	3,190 00	553 18		
Midland of Manitoba		4,048 10			
Montreal and Atlantic	18 30	29,197 75			
Morrissey, Fernie and Michel					
Napierville Junction	3 00	707 00	50 39		
Nelson and Fort Sheppard	33 83	1,685 00	639 21		
New Brunswick Coal and Rly. Co			15 00		
New Westminster Southern	0 54		19 52		
Northern New Brunswick and Seaboard					
North Shore					
Ottawa and New York		894 00	9 70		
Pacific Great Eastern		1,293 00			
Pere Marquette	12 80	19,411 00			
Quebec Central	351 22	9,929 00			
Quebec, Montreal and Southern	17 85	4,258 00	552 87		
Quebec Oriental					
Quebec Rly., Light and Power Co					
Red Mountain	1 75	107 00	222 26		
Roberval-Saguenay		12,711 00			
Rutland and Noyan					
St. Lawrence and Adirondack	1 80	18,710 23	7 96		
Sydney and Louisburg		3,755 00	112 63		
Temiscouata		4,423 60			
Temiskaming and Northern Ontario	618 85	12,930 95	66,019 00		
Thousand Islands					
Toronto, Hamilton and Buffalo	26 00	53,094 50			
Vancouver, Victoria and Eastern	1,445 45	21,400 50	2,249 55		
Victoria and Sidney, B.C		249 10			
Victoria Terminal Rly. Ferry Co		15 90			
Wabash (in Canada)	43 11	13,164 73			
Total	127,072 36	2,120,298 26	91,731 82	1,113,683 16	24,654 00

TABLE 6—Earnings and Income for the year ending June 30, 1919—Concluded.

TABLEAU 6—Recettes et revenu pendant l'exercice terminé le 30 juin 1919—fin.

Name of Railway. — Nom du chemin de fer.	Incidental—*Concluded.*—Recettes accessoires—*fin.* Rents of Buildings and other Property. — Loyers de bâtiments et autres propriétés.	Miscellaneous. — Divers.	Total.	Joint Facility—Facilités de raccordement. Joint Facility. Cr. — Facilités de raccordement. Av.	Joint Facility. Dr. — Facilités de raccordement. Dt.	Total Operating Revenues. — Total des revenus d'exploitation.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Algoma Central and Hudson Bay	1,233 04	116,836 00	202,450 73			2,283,860 34
Algoma Eastern		56,523 73	62,312 47			1,125,409 42
Alberta Great Waterways	184 89	5,583 84	6,570 59	1,611 40		129,713 81
Atlantic, Quebec and Western						201,121 80
Brandon, Sask. and Hudson Bay		7 92	667 67			45,158 74
British Yukon	905 00	17,291 05	18,962 67			168,993 99
Canada and Gulf Terminal		2,630 33	5,022 08			96,236 41
Canada Southern	9,453 34	9,292 76	301,099 76	14 48		20,719,331 46
Canadian National Railways—						
Intercolonial	40,345 35	65,592 59	1,102,355 25			26,977,807 50
P. E. Island	1,733 20	24,168 84	29,417 60			786,621 40
International of N. B	246 97	268 71	2,278 19			232,460 27
St. John and Quebec	994 25	476 37	2,079 66			138,985 36
Transcontinental	19,287 51	37,118 29	191,115 39			10,395,243 66
Elgin and Havelock						17,637 42
Moncton and Buctouche	44 00	189 13	317 88			44,319 25
Salisbury and Albert	162 50		916 25			62,364 03
St. Martins			177 08			20,052 93
York and Carleton	20 00		21 00			9,106 25
Canadian Northern	172,354 29	84,907 18	1,329,172 00	41,464 60	4,703 95	48,238,461 54
Canadian Pacific	969,232 49	556,408 52	6,288,624 84	1,856 96	12,624 33	162,846,470 37
Cape Breton						22,852 41
Central Canada	200 00	30 29	1,220 39			24,181 71
Central Vermont	2,390 04	41 00	4,250 53			400,660 77
Crow's Nest Southern	668 58		1,694 93			78,081 52
Cumberland		7,711 66	8,250 46			158,207 92
Caraquet and Gulf Shore						
Dominion Atlantic	9,128 92	956 48	24,361 60			1,509,152 00
Eastern British Columbia	800 35		2,674 00			29,696 65
Edmonton, Dunvegan and British Columbia	2,759 24	3,837 30	30,685 14	4,603 69	1,611 40	840,387 60
Essex Terminal	979 00	21,529 55	29,362 55			161,471 15

Esquimalt and Nanaimo	16,179 62	658 67	25,921 76			1,062,046 1
Fredericton and Grand Lake Coal and Rly. Co		990 46	990 46			166,809 65
Grand Trunk System	213,955 31	131,788 39	1,745,905 58	6,209 60	70,068 20	66,429,147 25
Grand Trunk Pacific	36,384 49	47,652 06	239,194 54	23,405 07		7,562,314 48
Grand Trunk Pacific Branch Lines	8,455 33	4,257 57	32,044 95			2,063,454 53
Hereford	222 57	171 65	985 15			112,645 61
Kent Northern						
Kettle Valley	1,038 96	6,988 52	22,025 20	1,891 54		672,467 61
Lotbiniere and Megantic	15 00		15 00			50,047 38
Maine Central						28,986 29
Manitoba Great Northern		157 50	885 22	0 35		27,404 30
Maritime Coal, Rly. and Power Co	72 00		72 00			122,916 87
Massawippi Valley		158 86	4,389 48			220,828 62
Midland of Manitoba	578 82	4,461 80	19,868 46			307,518 34
Montreal and Atlantic	3,105 09	9,729 45	54,122 43	1 53		1,593,406 27
Morrissey, Fernie and Michel						93,045 23
Napierville Junction			792 09			493,440 84
Nelson and Fort Sheppard			2,366 89			55,676 65
New Brunswick Coal and Rly. Co		9,959 81	9,974 81			78,460 84
New Westminster Southern			20 94			1,060 18
Northern New Brunswick and Seaboard						
North Shore						
Ottawa and New York		73 35	1,574 99			373,772 13
Pacific and Great Eastern	105 25	533 28	1,931 53			340,551 55
Pere Marquette	8,060 70	3,330 42	31,516 79			4,650,713 94
Quebec Central	12,392 69	2,236 30	43,522 44			2,624,543 21
Quebec, Montreal and Southern			5,521 97			748,321 71
Quebec Oriental						355,545 04
Quebec Rly., Light and Power Co	94 63	34 70	219 39			166,182 72
Red Mountain		0 90	332 61			10,599 70
Roberval-Saguenay		6,526 11	19,320 83			271,763 64
Rutland and Noyan						10,040 47
St. Lawrence and Adirondack	18 00	16 08	19,119 05			1,188,981 57
Sydney and Louisburg		17,261 37	21,190 46			1,111,584 13
Temiscouata	23 00	2,921 08	8,027 63			361,171 61
Temiskaming and Northern Ontario	10,679 94	7,330 95	118,977 88		1,655 17	2,915,073 29
Thousand Islands						
Toronto, Hamilton and Buffalo	229 10	674 40	78,221 88			2,819 503 45
Vancouver, Victoria and Eastern	2,762 42	97,405 26	143,956 41	9 53	166 01	749,270 56
Victoria and Sidney, B.C			249 10			24,080 00
Victoria Terminal Rly. and Ferry Co			56 12			1,662 71
Wabash (in Canada)	102 19	975 13	28,931 44	76,732 66		5,347,815 18
Total	1,547,598 07	1,367,695 61	12,334,306 19	157,801 41	90,829 06	382,976,901 41

TABLE 7.—Summary of Operating Expenses for the year ending June 30, 1919.

TABLEAU 7—Résumé des frais d'exploitation pendant l'exercice terminé le 30 juin 1919.

Name of Railway. — Nom du chemin de fer.	Maintenance of Way and Structures.—Entretien des voies et constructions.						
	Superintendence. — Administration.	Roadway maintenance. — Entretien des voies.	Underground Power Tubes. — Conduits souterrains pour force motrice.	Tunnels and Subways. — Tunnels et passages souterrains.	Bridges Trestles, and Culverts. — Ponts, croisillons et ponceaux.	Ties. — Traverses.	Rails. — Rails.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Algoma Central and Hudson Bay	15,552 37	66,504 89	....	....	41,890 50	18,241 65	4,059 95
Algoma Eastern	7,331 81	22,867 54	....	....	6,226 63	6,278 25	1,944 77
Alberta Great Waterways	1,376 42	2,301 51	....	....	36 74	1,220 00	182 64
Altantic, Quebec and Western	2,092 80	42,894 32	....	1,162 40	1,560 44	2,073 07	8 78
Brandon, Sask. and Hudson Bay	8,249 19	15,715 81	....	....	3,545 87	13,853 74	41 01
British Yukon	46 65	....	....	....	1,716 74	4,118 59	395 59
Canada and Gulf Terminal	472 62	11,824 85	....	....	32 75	1,798 10	....
Canada Southern	130,877 61	284,186 95	....	38,613 10	42,180 70	66,602 89	99,015 48
Canadian National Railways—							
Intercolonial	265,119 64	366,383 35	....	1,589 74	201,966 12	549,334 15	642,591 91
P. E. Island	27,083 20	44,674 60	....	....	6,707 46	99,338 22	84,694 26
International of N.B	8,823 40	32,624 34	....	....	2,973 85	24,949 67	3,595 71
St. John and Quebec	6,376 99	23,238 57	....	....	3,209 29	9,653 85	Cr. 374 01
Transcontinental	185,753 32	449,864 78	....	110 70	243,631 07	594,313 14	Cr. 35,107 77
Elgin and Havelock	2,308 08	3,440 26	....	....	2,988 32	6,824 18	361,56
Moncton and Buctouche	2,007 12	1,711 13	....	....	1,697 55	6,996 22	452 68
Salisbury and Albert	2,288 95	3,657 73	....	....	175 64	11,392 91	Cr. 1,212 19
St. Martins	2,782 85	2,449 76	....	....	1,288 60	7,790 87	177 27
York and Carleton	270 20	2,362 48	....	....	Cr. 434 80	1,462 43	Cr. 3,554 05
Canadian Northern	495,018 12	1,658,365 23	....	3,259 23	549,449 50	1,834,500 22	177,148 63
Canadian Pacific	816,917 05	2,823,323 34	....	68,266 15	1,034,841 70	2,261,615 26	1,955,258 06
Cape Breton	6,878 68	....	....	....	22 50	2,437 57	....
Central Canada	830 92	1,957 66	....	....	174 12	91 50	....
Central Vermont	4,297 57	13,465 77	....	....	14,038 48	45,053 65	9,882 72
Crow's Nest Southern	10,623 85	48,501 15	....	....	28,291 06	20,037 09	Cr. 11,358 13
Cumberland	1,350 10	19,517 64	....	....	995 01	5,388 41	600 00
Caraquet and Gulf Shore	....	....	....	....	....	....	....
Dominion Atlantic	11,716 52	43,870 64	....	....	15,293 60	49,249 65	24,000 00
Eastern British Columbia	Cr. 7 38	8,840 78	....	....	688 28	1,393 93	....
Edmonton, Dunvegan and British Columbia	7,795 86	29,329 61	....	....	5,892 03	13,951 66	991 09
Essex Terminal	1,031 49	7,864 99	....	....	45 00	5,370 37	5,899 35

Esquimalt and Nanaimo	11,897 09	61,164 08			18,055 08	24,918 82	4,062 70
Fredericton and Grand Lake Coal and Rly. Co	973 54	1,440 27			0 74	20,149 84	
Grand Trunk System	301,328 38	724,087 64			500,776 36	1,410,488 49	340,755 21
Grand Trunk Pacific	156,694 29	692,784 61		513 25	166,818 66	214,793 83	Cr. 2,707 29
Grand Trunk Pacific Branch Lines	84,759 35	120,562 58		855 23	18,111 56	34,508 01	1,162 55
Hereford	1,978 36	11,406 04			2,647 74	7,534 40	1,102 29
Kent Northern							
Kettle Valley	13,750 91	176,575 37		2,336 02	30,840 73	22,930 59	1,027 53
Lotbiniere and Megantic		9,984 44			209 69	5,291 04	
Maine Central	48 15	899 15				1,176 26	535 17
Manitoba Great Northern	9,219 84	12,494 34			1,255 85	18,487 71	3 12
Maritime Coal Rly. and Power Co	957 26	17,433 92			1,470 91	4,342 87	
Massawippi Valley	3,152 52	9,659 33			2,608 87	6,829 14	3,576 55
Midland of Manitoba	4,485 24	291 80			Cr. 471 45	Cr. 1,398 68	17 42
Montreal and Atlantic	9,315 36	30,844 55			36,534 32	48,456 47	45,593 25
Morrissey, Fernie and Michel		7,144 66				3,008 35	
Napierville Junction	2,731 41	4,876 64			269 84	9,941 93	24,369 48
Nelson and Fort Sheppard	6,390 49	15,704 48			2,656 75	11,191 80	7 75
New Brunswick Coal and Rly. Co	1,146 74	1,934 61			16,355 00	11,765 70	204 29
New Westminster Southern	1,952 79	1,089 49			986 88	136 95	0 33
Northern New Brunswick and Seaboard							
North Shore							
Ottawa and New York	5,209 77	15,098 45			1,958 99	5,725 04	10,352 91
Pacific Great Eastern	6,289 18	47,092 22			12,357 67	6,048 27	Cr. 12 55
Pere Marquette	21,157 21	46,877 10			9,227 82	56,684 66	3,627 61
Quebec Central	14,321 36	182,375 43			12,230 47	51,348 75	40,000 00
Quebec, Montreal and Southern	12,411 45	28,325 33			16,005 40	57,665 20	397 35
Quebec Oriental	4,965 35	51,379 20			11,818 24	19,519 02	22 55
Quebec Rly., Light and Power Co	568 50	12,200 60			608 12	2,479 58	
Red Mountain	1,156 91	2,741 94			3,978 18	1,881 55	28 35
Roberval-Saguenay	2,648 32	14,088 66			818 61	1,814 06	2,302 57
Rutland and Noyan	389 03	763 08			253 32	1,412 02	182,38
St. Lawrence and Adirondack	4,472 00	14,638 81			9,239 66	16,626 87	34,857 57
Sydney and Louisburg	5,234 47	88,349 68			2,150 88	34,111 04	22,428 45
Temiscouata	3,184 91	46,665 38			6,762 36	6,681 92	1,394 15
Temiskaming and Northern Ontario	31,503 32	81,597 43			26,193 27	34,001 90	36,574 46
Thousand Islands							
Toronto, Hamilton and Buffalo	48,082 39	65,391 32		4,252 20	23,055 55	33,646 90	17,136 19
Vancouver, Victoria and Eastern	49,413 08	107,404 61		2,979 40	109,067 50	70,982 27	Cr. 903 08
Victoria and Sidney, B.C		390 28	3,616 00		1 15		Cr. 5 25
Victoria Terminal Rly. and Ferry Co	25 32	171 33					0 67
Wabash (in Canada)	524 02						
Total	2,847,604 31	8,737,668 53	3,616 00	123,937 42	3,255,979 47	7,920,513 81	3,547 789 99

TABLE 7.—Summary of Operating Expenses for the year ending June 30, 1919—Continued.

TABLEAU 7.—Résumé des frais d'exploitation pendant l'exercice terminé le 30 juin 1919—suite.

Name of Railway. — Nom du chemin de fer.	Maintenance of Way and Structures—*Continued.*—Entretien des voies et constructions—suite.							
	Other Track Material. — Autre matériel des voies ferrées.	Ballast. — Ballast.	Tracklaying and Surfacing. — Posage de voie et nivellement.	Right of Way Fences. — Clôtures des voies.	Snow and Sand Fences and Snow Sheds — Abris contre les neiges et les sables.	Crossings and Signs. — Passages à niveau et indicateurs.	Station and Office Buildings. — Edifices de gares et de bureaux.	Roadway Buildings. — Bâtiments sur la voie.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Algoma Central and Hudson Bay	10,309 55	5,533 91	138,496 58	969 44	....	336 56	4,381 50	4,620 98
Algoma Eastern	8,603 16	3,500 00	40,177 23	39 91	13 20	183 04	1,833 38	2,854 48
Alberta Great Waterways	422 55	....	9,579 45	58 83	156 53	155 28	84 40	109 41
Atlantic, Quebec and Western	1,404 97	7 60	....	....	1,215 35	1,342 99	572 42	1,043 67
Brandon, Sask. and Hudson Bay	311 32	219 81	24,783 69	1,167 98	1,662 78	500 43	4,420 69	954 66
British Yukon	140 20	....	12,407 66	....	76 57	0 65	....	3,640 95
Canada and Gulf Terminal	....	....	....	....	102 47	669 77	....	1,725 33
Canada Southern	193,156 24	97,651 24	683,090 67	29,161 50	....	21,039 33	27,717 32	6,084 06
Canadian National Railways—								
Intercolonial	587,494 24	240,412 52	1,737,750 64	89,383 44	5,794 50	47,802 27	324,586 34	12,139 73
P. E. Island	38,952 46	10,162 25	109,947 05	13,771 82	4,027 18	2,298 04	15,345 62	164 92
International of N. B	4,949 93	4,983 45	57,792 83	393 45	....	442 15	2,037 57	721 08
St. John and Quebec	2,434 02	375 98	28,366 44	1,514 63	49 55	743 46	3,645 56	164 61
Transcontinental	120,215 27	72,746 84	1,415,846 04	9,469 56	4,962 06	8,764 77	98,664 14	18,830 76
Elgin and Havelock	6,047 23	562 48	9,358 93	59 00	....	49 66	498 60	5 66
Moncton and Buctouche	3,607 75	353 85	17,465 60	1,248 46	75 66	78 71	236 42	458 41
Salisbury and Albert	12,084 03	765 34	27,574 39	78 61	152 83	1,261 76	439 27	45 95
St. Martins	4,074 77	531 16	9,155 80	188 79	....	13 11	751 96	....
York and Carleton	Cr. 148 67	217 02	5,048 41	6 85	....	8 00	718 42	....
Canadian Northern	329,290 46	12,054 48	4,612,703 90	68,588 92	14,366 19	60,135 70	305,242 07	53,128 15
Canadian Pacific	963,082 30	480,149 17	7,318,745 60	314,780 01	90,323 12	153,225 39	1,137,156 41	113,962 32
Cape Breton	....	....	....	421 74	....	....	299 74	....
Central Canada	86 99	....	6,886 69	28 80	....	12 48	83 16	17 40
Central Vermont	4,287 91	3,715 27	61,767 93	5,959 03	544 19	579 44	5,733 67	119 00
Crow's Nest Southern	Cr. 2,200 55	....	41,944 40	1,227 32	....	82 98	912 73	467 51
Cumberland	732 07	....	....	....	78 00	766 85	....	1,071 65
Caraquet and Gulf Shore	....	....	....	....	....	....	....	....
Dominion Atlantic	16,178 48	11,329 74	100,325 63	5,237 58	46 88	2,956 41	14,670 82	450 54
Eastern British Columbia	15 19	....	....	....	....	7 85	0 96	19 54
Edmonton, Dunvegan and Br. Columbia	1,758 35	12,606 72	82,469 03	115 48	339 25	569 30	1,479 58	578 88
Essex Terminal	4,293 00	651 43	....	....	....	193 32	....	37 70

Esquimalt and Nanaimo	Cr. 752 99	13 48	60,716 61	1,701 20		635 85	10,697 93	250 32
Fredericton and Grand Lake Coal and Rly. Co	1,410 77	116 88	21,806 61	39 67		15 28	164 93	
Grand Trunk System	769,342 08	149,050 78	2,988,863 37	180,482 81	27,722 19	182,741 26	472,351 76	35,826 67
Grand Trunk Pacific	41,341 67	79,613 62	1,343,032 33	5,520 13	646 13	9,340 52	61,837 26	6,041 12
Grand Trunk Pacific Branch Lines	25,234 58	20,592 56	498,016 73	3,193 95	727 35	4,748 52	13,529 39	3,267 72
Hereford	1,524 81	90 23	24,504 29	4,620 84		277 69	603 35	41 59
Kent Northern								
Kettle Valley	1,329 69	5,365 22	98,377 98	1,930 89	63 98	867 94	2,698 08	552 52
Lotbiniere and Megantic	213 08					61 63		98 56
Maine Central	25 86		1,788 31					
Manitoba Great Northern	234 65		35,573 90	420 93	21 84	451 84	1,380 13	61 12
Maritime Coal Rly. and Power Co	2,684 20						341 38	
Massawippi Valley	3,454 65		25,289 30	2,213 96		1,119 99	2,449 25	16 52
Midland of Manitoba	335 24	601 44	4,175 63			78 17	1,240 12	
Montreal and Atlantic	17,804 12	2,384 84	95,796 77	7,578 42	6,159 48	3,298 54	13,068 80	437 26
Morrissey, Fernie and Michel								
Napierville Junction	865 91	937 69	30,738 60	140 38	635 89	233 28	Cr. 649 19	
Nelson and Fort Sheppard	125 83		25,752 78	38 99	Cr. 8 25	25 52	115 91	74 81
New Brunswick Coal and Rly. Co	1,387 54	6,350 55	21,785 01	40 01		295 07	663 47	
New Westminster Southern	51 63		1,762 12	3 00		20 31	8 90	
Northern New Brunswick and Seaboard								
North Shore								
Ottawa and New York	2,127 60	168 90	30,874 94	6,756 63	107 72	1,450 86	6,201 71	1,387 91
Pacific Great Eastern	579 11		40,078 23	394 92		386 95	1,003 14	815 76
Pere Marquette	19,456 25	2,219 39	125,522 45	7,739 09	99 04	3,648 15	11,205 72	1,254 54
Quebec Central	5,159 48	24,352 98	32,183 90	3,200 21	1,853 05	355 58	2,314 99	40,512 40
Quebec, Montreal and Southern	10,708 15	444 57	39,047 66	3,262 95	324 34	2,276 48	4,235 71	272 14
Quebec Oriental	4,657 75	13,678 11		1,842 30	911 15	644 51	1,033 11	1,950 21
Quebec Rly., Light and Power Co	551 19	480 23				1,102 29	1,639 90	
Red Mountain	17 73		4,334 45	27 78	27 85	24 59	64 83	4 74
Roberval-Saguenay	576 11	2,779 68	297 48	1,033 04	542 12		2,150 58	
Rutland and Noyan	232 37	11 89	2,337 92	131 44	3 73	66 53	275 47	15 19
St. Lawrence and Adirondack	25,684 15	4,142 62	50,117 79	2,861 84		1,441 23	4,194 31	997 73
Sydney and Louisburg	18,939 67	113 75			272 27	4,441 46		5,312 83
Temiscouata	2,965 24				115 45	493 06	1,873 11	
Temiskaming and Northern Ontario	27,001 03	3,299 30	184,520 94	5,656 28		1,402 29	29,347 63	10,478 37
Thousand Islands								
Toronto, Hamilton and Buffalo	20,459 87	13,075 00	112,870 49	12,332 67	318 76	5,001 71	21,654 08	1,012 23
Vancouver, Victoria and Eastern	3,100 45	380 96	157,862 97	3,214 12	Cr. 5 35	2,620 60	11,458 71	3,710 47
Victoria and Sidney, B.C	3 87							
Victoria Terminal Rly. and Ferry Co	0 32					0 07		57 52
Wabash (in Canada)	17 10						207 81	
Total	3,320,233 98	1,288,794 93	22,609,714 15	800,249 60	164,523 68	533,787 47	2,630,875 03	337,867 60

TABLE 7.—Summary of operating Expenses for the year ending June 30, 1919—Continued.

TABLEAU 7.—Résumé des frais d'exploitation pendant l'exercice terminé le 30 juin 1919—suite.

Name of Railway. — Nom du chemin de fer.	Maintenance of Way of Structures—*Continued.*—Entretien des voies et constructions—*suite.*							
	Water Stations. — Stations pour eau.	Fuel Stations. — Stations pour combustible.	Shop and Engine-houses — Ateliers et remises à machines.	Grain Elevators. — Elévateurs à grain.	Storage Warehouses. — Entrepôts d'emmagasinage.	Wharves and Docks. — Quais et docks.	Coal and Ore Wharves. — Quais à houille et minerai.	Gas-producing Plants. — Usine à gaz.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Algoma Central and Hudson Bay	5,913 10	1,139 60	10,427 39				23,608 85	
Algoma Eastern	1,700 48	553 63	1,851 55				10,998 46	
Alberta and Great Waterways	753 00	1 57	27 13					
Atlantic, Quebec and Western								
Brandon, Sask. and Hudson Bay	1,237 69	99 48	267 28					
British Yukon						1,180 94		
Canada and Gulf Terminal								
Canada Southern	27,827 14	6,971 79	50,842 38			215 55		
Canadian National Railways—								
Intercolonial	46,222 68	47,786 84	208,009 92	7,149 74	204 85	83,455 83		5,946 72
P. E. Island	5,062 69	9,636 86	5,100 33			4,169 61		
International of N. B	443 18		245 81			3 40		
St. John and Quebec	1,249 73	76 78	692 44					
Transcontinental	56,788 01	23,157 28	114,482 26	2,195 52				0 10
Elgin and Havelock	6 90		480 35					
Moncton and Buctouche	77 49	67 09	331 12					
Salisbury and Albert	640 28		149 01					
St. Martins	114 85	1 51	857 35					
York and Carleton			225 73					
Canadian Northern	266,065 39	42,265 23	214,616 61	53 47		6,099 10	1,444 12	674 45
Canadian Pacific	574,972 25	190,259 48	889,251 71	137,785 03	3,724 51	92,828 86	125,341 40	
Cape Breton								
Central Canada	473 57							
Central Vermont	2,139 41	520 07	710 88			Cr. 5 87		
Crow's Nest Southern	966 86	314 17	821 64					
Cumberland	32 54	91 03	381 25					
Caraquet and Gulf Shore								
Dominion Atlantic	515 96	1,845 57	4,472 81			732 10		
Eastern British Columbia	46 00		38 40					
Edmonton, Dunvegan and Br. Columbia	3,126 90		2,246 55					
Essex Terminal								

SESSIONAL PAPER No. 20b

Esquimalt and Nanaimo	748 02	1,138 51	3,401 32			1,004 97		
Fredericton and Grand Lake Coal and Rly. Co.	3 00	1,607 20	25 85					
Grand Trunk System	111,169 38	48,096 70	683,529 02	15,823 15		42,761 19	359 18	
Grand Trunk Pacific	44,066 43	6,779 71	90,792 79		2 55	14,317 80	6 24	
Grand Trunk Pacific Branch Lines	8,182 49	838 09	10,452 49					
Hereford	276 46	8 17	229 29					
Kent Northern								
Kettle Valley	2,035 08	505 07	692 10			1,209 91		
Lotbiniere and Megantic								
Maine Central								
Manitoba Great Northern	836 39	14 50	156 69					
Maritime Coal, Rly. and Power Co.								
Massawippi Valley	1,727 80	157 40	2,017 02					
Midland of Manitoba	250 19		379 42					
Montreal and Atlantic	2,587 84	2,930 67	5,291 83		1,322 40			
Morrissey, Fernie and Michel								
Napierville Junction	437 81							
Nelson and Fort Sheppard	182 72							
New Brunswick Coal and Rly. Co.	114 44	68 68	553 34					
New Westminster Southern	Cr. 0 62							
Northern New Brunswick and Seaboard								
North Shore								
Ottawa and New York	525 73	92 02	106 20					
Pacific Great Eastern	3,204 35	333 82	1,250 21			12,929 83		
Pere Marquette	5,576 46	702 30	13,472 98			6,732 21		
Quebec Central	2,893 74	3,472 49	5,787 48			3,092 69		
Quebec, Montreal and Southern	2,574 52	1,680 35	2,508 86					
Quebec Oriental								
Quebec Rly., Light and Power Co.								
Red Mountain	112 28	Cr. 0 63						
Roberval-Saguenay						83 35		
Rutland and Noyan	75 76	39 04	400 85					
St. Lawrence and Adirondack	1,238 67	1,014 33	5,245 11					
Sydney and Louisburg	924 46	1,273 91	4,329 38					
Temiscouata								
Temiskaming and Northern Ontario	12,885 71	2,106 94	17,403 33					
Thousand Islands								
Toronto, Hamilton and Buffalo	2,696 88	841 31	13,304 62			1,440 45		
Vancouver, Victoria and Eastern	3,791 17	3,159 16	4,644 34			1,451 35		
Victoria and Sidney, B.C.	41 89	12 11				722 21		
Victoria Terminal Rly. and Ferry Co.	0 10					0 10		
Wabash (in Canada)								
Total	1,205,535 25	401,659 83	2,372,504 42	163,006 91	5,254 31	274,425 58	161,758 25	6,621 27

TABLE 7.—Summary of Operating Expenses for the year ending June 30, 1919—Continued.

TABLEAU 7.—Sommaire des frais d'exploitation pendant l'exercice terminé le 30 juin 1919—suite.

Name of Railway. — Nom du chemin de fer.	Maintenance of Way and Structures—*Continued.*—Entretien des voies et ouvrages—*suite.*							
	Telegraph and Telephone Lines. — Lignes de télégraphe et de téléphone.	Signals and Interlockers. — Signaux et aiguillage à enclenchement	Power Transmission System. — Réseau de transmission de force motrice.	Miscellaneous Structures. — Diverses. constructions.	Paving. — Pavage.	Roadway Machines. — Machines routières.	Small Tools and Supplies. — Menus outils et fournitures.	Removing Snow, Ice and Sand. — Enlèvement de neige, glace et sable.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Algoma Central and Hudson Bay	4,236 25	800 72		1,977 88		4,443 32	4,971 72	16,076 22
Algoma Eastern	3,406 16	90 46		224 11		2,140 96	2,647 52	2,345 15
Alberta Great Waterways	739 77					461 60	1,054 77	325 39
Atlantic, Quebec and Western	141 94						1,316 26	10,325 93
Brandon, Sask. and Hudson Bay	611 85	126 29				550 34	732 45	7,294 42
British Yukon	489 74						973 45	7,325 65
Canada and Gulf Terminal	51 33					234 26		1,685 81
Canada Southern	3,958 67	109,067 80	21,199 79	332 77		12,087 94	31,718 11	Cr. 8,195 60
Canadian National Railways—								
Intercolonial	55,419 45	48,846 71	10,300 38	2,175 34		19,922 59	71,338 99	327,181 00
P. E. Island	4,265 24	804 03	347 37	33 11		3,427 81	7,783 64	13,143 91
International of N. B	4,187 15	334 90				559 53	2,246 21	13,938 69
St. John and Quebec	1,737 91	152 01				200 33	1,157 28	6,808 62
Transcontinental	56,882 18	16,586 87	48 82			13,862 62	55,889 88	255,807 93
Elgin and Havelock	21 57	2 36				1,095 12	1,611 69	1,249 13
Moncton and Buctouche	21 60	2 23				795 41	771 80	2,286 84
Salisbury and Albert	323 92	2 36				976 94	1,864 45	3,919 79
St. Martins	246 31	3 22				1,326 16	1,055 07	1,297 45
York and Carleton							35 12	449 27
Canadian Northern	207,484 46	38,669 52	1,441 60	12,380 53		64,246 29	172,899 43	461,938 39
Canadian Pacific	387,919 43	230,329 67		54,606 73	1,894 73	82,867 85	263,659 51	984,586 41
Cape Breton								89 75
Central Canada	432 29					6 14	237 76	347 12
Central Vermont	1,388 08	55 57				150 37	848 55	12,223 88
Crow's Nest Southern	846 61	210 87				638 68	1,732 34	
Cumberland	137 69						324 18	1,372 82
Caraquet and Gulf Shore								
Dominion Atlantic	792 80	Cr. 22 39		82 92		1,485 80	2,459 90	1,593 74
Eastern British Columbia	30 47			168 77		650 32	134 79	2,139 95
Edmonton, Dunvegan and British Columbia	4,691 25	0 32		2 25		2,859 71	5,726 76	5,877 18
Essex Terminal		839 55						

Esquimalt and Nanaimo	111 14	Cr. 125 20			15 87	1,822 64	1,792 11	506 43
Fredericton, Grand Lake Coal and Ry. Co.	35 93					89 49	834 08	918 07
Grand Trunk System	33,519 10	109,470 92	934 64	19,719 43	714 96	24,607 34	101,181 66	161,867 39
Grand Trunk Pacific	15,224 79	4,641 53		328 86		8,480 73	39,802 26	76,586 63
Grand Trunk Pacific Branch Lines	2,931 84	3,251 77				2,179 35	22,952 54	37,459 15
Hereford	11 72	74 01				275 27	647 75	4,550 07
Kent Northern								
Kettle Valley	4,683 04	0 25		128 36		2,732 34	2,826 72	31,909 90
Lotbiniere and Megantic	20 54						56 07	97 50
Maine Central								
Manitoba Great Northern	601 43	610 59				479 61	1,406 18	2,159 87
Maritime Coal Rly. and Power Co.								
Massawippi Valley	247 01	17 65		3 15		260 93	1,578 53	3,077 01
Midland of Manitoba	234 40					45 74	129 45	602 10
Montreal and Atlantic	16,140 62	1,863 62		1,000 99		2,363 76	3,978 85	11,911 38
Morrissey, Fernie and Michel								1,224 03
Napierville Junction	121 75	387 98				33 27	258 03	2,479 23
Nelson and Fort Sheppard	423 47	167 97				189 57	302 34	2,897 28
New Brunswick Coal and Rly. Co.	86 40					244 52	661 89	783 09
New Westminster Southern		91 49				25 37	80 84	139 82
Northern New Brunswick and Seaboard								
North Shore								
Ottawa and New York	24 26	5,040 44				4 19	1,993 64	4,782 80
Pacific Great Eastern	2,357 46			20 91		3,315 82	3,923 68	4,827 94
Pere Marquette	920 43	10,766 86	204 50			3,172 72	3,015 58	727 34
Quebec Central						3,258 38	4,887 58	8,259 80
Quebec, Montreal and Southern	103 06	1,483 49			128 99	906 11	2,825 51	12,973 72
Quebec Oriental	453 35						1,945 28	4,037 03
Quebec Rly., Light and Power Co.	0 42	419 10	2,597 72				276 10	3,607 82
Red Mountain	191 20	28 31				61 97	35 65	1,823 26
Roberval-Saguenay	117 22	49 29	1,791 51				691 84	9,288 55
Rutland and Noyan	12 59	24 71				47 73	71 68	134 70
St. Lawrence and Adirondack	142 65	2,638 63				383 22	2,163 65	5,934 14
Sydney and Louisburg	1,034 86						1,809 04	3,725 32
Temiscouata							898 67	8,652 73
Temiskaming and Northern Ontario	4,569 86	73 85	195 17	248 62		6,634 72	10,725 88	37,631 48
Thousand Islands								
Toronto, Hamilton and Buffalo	3,501 52	29,724 51		931 07		2,434 68	4,874 41	1,822 92
Vancouver, Victoria and Eastern	7,073 68	3,874 93		80 70		3,000 87	3,743 70	6,622 06
Victoria and Sidney, B.C.							6 68	
Victoria Terminal Rly. and Ferry Co.							0 21	
Wabash (in Canada)								
Total	835,359 86	621,479 77	39,061 50	94,446 50	2,754 55	282,040 43	857,549 71	2,587,455 40

TABLE 7.—Summary of Operating Expenses for the year ending June 30, 1919—Continued.

TABLEAU 7.—Sommaire des frais d'exploitation pendant l'exercice terminé le 30 juin 1919—suite.

Name of Railway. — Nom du chemin de fer.	Maintenance of Way and Structures—*Concluded.*—Entretien des voies et ouvrages.—*fin.*							
	Assessments for Public Improvements — Taxes pour améliorations publiques.	Injuries to Persons. — Blessures aux personnes.	Insurance. — Assurances.	Stationery and Printing. — Papeterie et impressions.	Other Expenses. — Autres dépenses.	Maintaining Joint Tracks, Yards and other Facilities-Dr. — Entretien des voies et parcs communs. Dt.	Maintaining Joint Tracks, Yards and other Facilities-Cr. — Entretien des voies et parcs communs. Av.	Total Maintenance of Way and Structures. — Total de l'entretien du matériel des voies et constructions.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Algoma Central and Hudson Bay		761 62	14,563 70	666 36	409 01			400,893 62
Algoma Eastern		11 75	4,827 00	218 66	70 90	1,580 00		134,520 19
Alberta Great Waterways			266 32	198 76		2,855 02		22,367 09
Atlantic, Quebec and Western					1,082 98			68,245 92
Brandon, Sask. and Hudson Bay		47 05	131 12	244 16	255 25			87,024 36
British Yukon		Cr. 123 15		0 21	33 88			32,424 32
Canada and Gulf Terminal								18,597 29
Canada Southern	Cr. 43 60	9,825 51	1,540 74	5,417 43		75,348 95	152,266 88	1,915,225 58
Canadian National Railways—								
Intercolonial		5,343 14	Cr. 13 60	19,833 12	1,247 73	149,068 21	13,065 48	6,168,722 75
P. E. Island		77 18		3,010 76	69 50			514,099 75
International of N. B			2 11	352 53		200 00		166,800 94
St. John and Quebec								91,474 04
Transcontinental		2,246 48	200 19	12,600 83	185 31		26,933 49	3,772,065 47
Elgin and Havelock		6 09		110 62				37,087 79
Moncton and Buctouche				107 51	10 00			40,860 65
Salisbury and Albert				142 49	32 55			66,757 01
St. Martins		12 00	13 60	97 97				34,230 43
York and Carleton								6,666 41
Canadian Northern		11,816 34	165,433 70	17,689 94	2,513 82	80,115 49	57,560 16	11,883,538 52
Canadian Pacific	31,250 02	86,608 83		15,619 70	3,238 50	459,943 49	100,077 93	24,048,256 06
Cape Breton								10,149 98
Central Canada			193 19					11,859 79
Central Vermont		35 72		79 88		365 58		187,956 75
Crow's Nest Southern	3,650 22	35 69	473 78	244 18	Cr. 90 22	99 00		148,473 23
Cumberland								32,839 24
Caraquet and Gulf Shore								
Dominion Atlantic		100 95		145 41	103 30			309,635 36
Eastern British Columbia					34 21			14,202 06
Edmonton, Dunvegan and British Columbia		59 56	3,972 69	63 48		8,936 48	3,053 78	192,386 19

Essex Terminal								26,226 20
Esquimalt and Nanaimo	688 15			198 28				204,662 41
Fredericton, Grand Lake Coal and Ry. Co.				4 96				49,637 11
Grand Trunk System		33,170 22	63,962 53	7,895 86	1,478 08	76,435 12	1,002,992,03	8,617,520 84
Grand Trunk Pacific	59 95	9,737 75	35,292 43	4,163 43	1,983 34	17,128,93	817 47	3,144,848 81
Grand Trunk Pacific and Branch Lines		4,453 19	9,130 49	1,678 06	16 48			932,794 02
Hereford		50 00	187 60	240 95	7 42	929 69		63,820 03
Kent Northern								
Kettle Valley		9 00	4,851 72	443 41	33 46	2,723 37	47,911 09	365,520 09
Lotbiniere and Megantic			1 75				424 00	15,610 30
Maine Central				19 05				4,491 95
Manitoba Great Northern		28 28	94 45	305 21	345 28	122 73		86,766 48
Maritime Coal, Rly. and Power Co						360 00		27,590 54
Massawippi Valley			215 45	5 38		613 27		70,290 68
Midland of Manitoba		Cr. 1 12	712 48	105 49		38,704 52		50,517 60
Montreal and Atlantic	555 01	1,124 54		555 56		2,105 95	38 67	370,966 53
Morrissey, Fernie and Michel					2,109 21		99 00	13,387 25
Napierville Junction	6 17		59 04	127 08		1,694 23	691 60	79,984 85
Nelson and Fort Sheppard		18 94	96 72	183 14	434 68	2,811 00		69,784 69
New Brunswick Coal and Rly. Co								64,440 35
New Westminster Southern		3 02	45 32	30 52	272 95			6,701 14
Northern New Brunswick and Seaboard								
North Shore								
Ottawa and New York				0 73	11 45	1,807 88		101,810 77
Pacific and Great Eastern		23 79	9,972 47	401 80	7 50			157,602 48
Pere Marquette	632 89	1,419 85	764 91	998 78	30 90	153,246 24	4,067 87	507,036 11
Quebec Central		1,870 31	1,440 00	282 93	39 05	720 00		446,213 05
Quebec, Montreal and Southern	21 84	149 00	852 00	254 74	6 60	2,918 41		204,763 93
Quebec Oriental					1,547 48			120,404 64
Quebec Rly., Light and Power Co				15 76		313 24		26,860 57
Red Mountain		2 82	101 27	30 50	78 29			16,753 82
Roberval-Saguenay				67 70	988 79	40 42		42,169 90
Rutland and Noyan			4 28	17 63				6,903 34
St. Lawrence and Adirondack		7 87			0 71	16,900 62		204,944 18
Sydney and Louisburg								194,451 47
Temiscouata				6 98				79,693 96
Temiskaming and Northern Ontario		463 17	4,190 97	1,098 87	25 00	2,696 00	14,846 83	557,678 96
Thousand Islands								
Toronto, Hamilton and Buffalo	199 48	4,902 33	713 64	1,221 70	725 12	7,196 03	50,783 87	404,036 16
Vancouver, Victoria and Eastern	89 88	161 06	2,705 17	1,248 34	5,337 53	50,097 90	33,053 43	585,315 12
Victoria and Sidney, B.C								4,788 94
Victoria Terminal Rly. and Ferry Co								255 64
Wabash (in Canada)			31 67	3 96		689,162 28	310 24	689,636 60
Total	37,110 01	174,458 78	327,030 90	98,450 80	24,676 04	1,847,240 05	1,508,993 82	69,034,242 27

TABLE 7.—Summary of Operating Expenses for the year ending June 30, 1919—Continued.

TABLEAU 7.—Sommaire des frais d'exploitation pendant l'exercice terminé le 30 juin 1919—suite.

Name of Railway. — Nom du chemin de fer.	Maintenance of Equipment.—Entretien du matériel.							
	Superintendence. — Direction.	Shop Machinery. — Machinerie des ateliers.	Power Plant Machinery. — Usine de force motrice.	Power Sub-station Apparatus. — Machinerie et outillage des sous-stations.	Steam Locomotives Repairs. — Locomotives à vapeur. Réparations.	Steam Locomotives Renewals. — Locomotives à vapeur. Renouvellements.	Freight-train Cars—Repairs. — Wagons à marchandises. Réparations.	Freight-train Cars—Renewals. — Wagons à marchandises. Renouvellements.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Algoma Central and Hudson Bay	12,223 72	6,597 76			115,103 65		151,963 58	
Algoma Eastern	8,305 13	2,419 92			79,996 82		67,708 17	
Alberta Great Waterways					7,460 73		13,094 04	454 76
Atlantic, Quebec and Western		538 58			26,988 58		1,468 16	
Brandon, Sask. and Hudson Bay	1,274 91	960 93	128 64		11,495 77		307 21	
British Yukon	974 95	134 58			4,990 00		1,879 52	
Canada and Gulf Terminal	466 62				6,502 63		911 28	
Canada Southern	111,264 45	51,565 00	2,350 30	8,246 36	1,405,137 90	108,726 22	1,035,780 25	78,431 84
Canadian National Railways—								
Intercolonial	145,020 46	132,373 33	15,930 01		2,032,903 28		1,608,519 68	
P. E. Island	6,616 41	5,894 29	735 70		74,820 71		21,829 34	
International of N. B.	2,794 67	2,541 63	313 07		40,337 52		15,390 80	
St. John and Quebec	300 00				11,848 68		713 64	
Transcontinental	82,825 36	101,896 66	16,967 66		966,686 64		980,493 43	
Elgin and Havelock	220 02	221 34	24 84		1,864 77		377 90	
Moncton and Buctouche	351 14	322 34	39 61		2,994 40		884 13	
Salisbury and Albert	677 98	616 15	76 05		3,245 21		2,546 29	
St. Martins	308 25	277 78	33 59		638 46		421 40	
York and Carleton	130 59	119 74	14 79		1,138 12		300 94	
Canadian Northern	352,481 65	250,461 16	2,255 44	553 16	3,428,609 21		3,494,017 88	
Canadian Pacific	493,568 29	1,157,785 05			9,604,921 62	244,242 34	9,641,579 89	2,895,248 25
Cape Breton					765 14			
Central Canada					4,770 79		1,104 26	
Central Vermont	2,050 11				21,785 09		9,804 05	
Crow's Nest Southern	1,414 32	1,068 59	144 67		24,368 30		23,870 33	
Cumberland	1,091 34				17,905 94		4,074 69	
Caraqeut and Gulf Shore								
Dominion Atlantic	5,752 93	3,261 90	1,515 19		91,264 05	12,000 00	33,766 34	
Eastern British Columbia	Cr. 9 85	259 90			4,687 15		2,298 08	
Edmonton, Dunvegan and British Columbia	11,063 29	2,416 24			41,926 69		24,318 88	4,219 65
Essex Terminal					11,310 01		3,865 83	

Esquimalt and Nanaimo	4,965 32	1,477 95			63,101 51		34,205 54	
Fredericton and Grand Lake Coal and Ry. Co		33 13			6,543 20		1,244 86	
Grand Trunk System	277,746 58	473,752 01	5,262 40		7,964,775 21		5,356,703 48	
Grand Trunk Pacific	111,953 00	47,180 10	1,065 03		870,556 37	39,102 60	1,752,554 35	50,244 37
Grand Trunk Pacific Branch Lines	48,997 13	7,620 78	75 79		271,785 81	12,114 48	296,482 49	7,181 42
Hereford	1,657 79	319 97			24,534 17	2,298 99	21,076 47	Cr. 131 37
Kent Northern								
Kettle Valley	7,577 25	2,529 43			53,553 91		26,902 93	
Lotbiniere and Megantic		616 44			1,669 89		325 56	
Maine Central	219 66	52 66			1,060 99	27 28	3,131 77	Cr. 25 00
Manitoba Great Northern	1,246 33	592 37	82 49		8,033 06		548 58	
Maritime Coal, Ry. and Power Co	1,237 20	164 14			7,314 97		536 06	
Massawippi Valley	2,006 72	1,553 49			31,525 92		26,264 19	
Midland of Manitoba	4,680 82	2,141 62			45,149 92		16,217 65	
Montreal and Atlantic	4,657 45	8,578 82			124,862 09		13,455 82	22,215 34
Morrissey, Fernie and Michel		3,225 77			7,316 38		4,832 60	
Napierville Junction	2,217 97				34,629 45		8,956 91	
Nelson and Fort Sheppard	1,284 94	802 65	98 63		8,192 28		1,131 91	
New Brunswick Coal and Rly. Co	179 91	13 86			4,550 39		5,693 04	
New Westminster Southern	92 95				657 84			
Northern New Brunswick and Seaboard								
North Shore								
Ottawa and New York	12,462 37	7,720 75			28,983 26		12,367 06	
Pacific Great Eastern	4,129 99	2,190 14			38,218 73		12,253 49	
Pere Marquette	25,983 36	12,006 03	627 12		288,372 61		42,378 37	
Quebec Central	16,638 99	17,398 21			107,057 76	39,356 84	126,314 19	
Quebec, Montreal and Southern	12,337 24	3,463 72			64,995 50		117,075 43	6,058 64
Quebec Oriental		606 00			38,292 54		2,838 86	
Quebec Rly., Light and Power Co	341 09	478 08			7,900 00		8,560 84	
Red Mountain	176 46	40 35	3 64		1,449 33		27 06	
Roberval-Saguenay	3,470 34	561 65	50 20		7,428 75		6,176 97	
Rutland and Noyan	52 41	26 12			522 62		446 97	10 35
St. Lawrence and Adirondack	5,815 71	231 55			44,304 48		6,423 71	
Sydney and Louisburg	1,933 12				105,115 52		165,709 11	
Temiscouata	5,359 37	1,237 56			15,126 54		12,058 18	
Temiskaming and Northern Ontario	25,277 04	8,708 06	2,526 85		271,760 79	19,862 32	75,797 81	19,538 42
Thousand Islands								
Toronto, Hamilton and Buffalo	23,624 32	13,916 14			218,105 81	7,631 16	154,188 94	16,468 47
Vancouver, Victoria and Eastern	7,917 16	3,714 81	510 40		86,250 92		35,308 75	
Victoria and Sidney, B.C.	195 11	6 70			1,992 79		96 78	
Victoria Terminal Rly. and Ferry Co	12 66	0 43			127 26		7 18	
Wabash (in Canada)	29,189 00	14,761 17	724 41		397,179 17		284,149 28	
Total	1,886,803 50	2,359,455 53	51,556 52	8,799 52	29,299,465 60	485,362 23	25,775,733 18	3,099,915 14

TABLE 7.—Summary of Operating Expenses for the year ending June 30, 1919—Continued.

TABLEAU 7.—Sommaire des frais d'exploitation pendant l'exercice terminé le 30 juin 1919—suite.

Name of Railway. — Nom du chemin de fer.	Maintenance of Equipment—*Continued.*—Entretien du matériel—*suite.*						
	Passenger-train Cars—Repairs. — Wagons à voyageurs, renouvellements.	Passenger-train Cars—Renewals. — Wagons à voyageurs, réparations.	Motor Equipment of Cars—Repairs. — Moteurs de wagons, réparations.	Floating Equipment—Repairs. — Matériel flottant, réparations.	Floating Equipment—Renewals. — Matériel flottant, renouvellements.	Work Equipment—Repairs. — Matériel des travaux, réparations.	Work Equipment—Renewals. — Matériel des travaux, renouvellements.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Algoma Central and Hudson Bay	8,729 85					32,014 33	
Algoma Eastern	11,946 36					9,180 15	
Alberta Great Waterways	3,376 82			48 77		440 50	
Atlantic, Quebec and Western	5,137 26						
Brandon, Sask. and Hudson Bay	4,047 43					2,472 46	
British Yukon	1,212 15					1,028 62	
Canada and Gulf Terminal	2,612 33						
Canada Southern	177,749 50	20,061 55				20,573 97	6,358 47
Canadian National Railways—							
Intercolonial	878,869 69		32 37	50,411 47		217,267 78	
P. E. Island	29,287 33		1 26	76,712 14		14,150 87	
International of N.B.	8,717 44	0 61				13,246 56	
St. John and Quebec	120 33					4 57	
Transcontinental	328,827 49		8 28			172,274 14	
Elgin and Havelock	423 85					425 96	
Moncton and Buctouche	1,358 91		0 08			1,200 92	
Salisbury and Albert	1,784 46		0 14			2,747 19	
St. Martins	584 29		0 07			352 96	
York and Carleton	239 49		0 03			1,394 37	
Canadian Northern	1,168,643 60		4 25	5,285 39		495,255 95	
Canadian Pacific	5,201,615 79	584,003 50		175,745 02		801,673 22	577,421 65
Cape Breton	450 34						
Central Canada	353 09					81 08	
Central Vermont	3,101 70					1,952 85	
Crow's Nest Southern	1,672 11					3,177 51	
Cumberland	6,780 82					755 71	
Caraquet and Gulf Shore							
Dominion Atlantic	34,849 67						5,547 92
Eastern British Columbia	291 54						
Edmonton, Dunvegan and British Columbia	19,714 63		1,042 95	7 93		2,582 00	
Essex Terminal							

Esquimalt and Nanaimo	27,426 73					5,224 34	6,000 00
Fredericton and Grand Lake Coal and Ry. Co	121 90					83 96	
Grand Trunk System	1,441,836 23			72,146 00		416,900 99	
Grand Trunk Pacific	266,774 93	Cr. 2,211 16				165,890 22	7,230 14
Grand Trunk Pacific Branch Lines	52,704 93	Cr. 86 97				32,222 91	Cr. 1,272 86
Hereford	4,236 33	Cr. 34 55				1,065 13	58 01
Kent Northern							
Kettle Valley	2,694 42					9,567 84	
Lotbiniere and Megantic	320 92					68 23	
Maine Central	678 38	Cr. 6 56				31 64	4 30
Manitoba Great Northern	1,995 34					2,967 50	
Maritime Coal, Rly. and Power Co	1,250 94						
Massawippi Valley	5,572 68					74 63	
Midland of Manitoba	18,748 61					Cr. 21 23	
Montreal and Atlantic	2,127 90	51,974 32				12 96	8,207 67
Morrissey, Fernie and Michel							
Napierville Junction	174 05						741 35
Nelson and Fort Sheppard	2,037 27					2,004 00	
New Brunswick Coal and Rly. Co	36 57					295 12	
New Westminster Southern						392 21	
Northern New Brunswick and Seaboard							
North Shore							
Ottawa and New York	2,829 58					1,328 89	200 04
Pacific Great Eastern	15,350 66		4,928 89			15,807 01	
Pere Marquette	19,939 36		Cr. 0 70	4,638 30	5,611 71		
Quebec Central	32,388 15	24,868 94				1,599 57	
Quebec, Montreal and Southern	10,366 85					7,012 46	
Quebec Oriental	4,064 83					1,672 87	
Quebec Rly., Light and Power Co	6,762 12		6,207 00			180 70	
Red Mountain						324 47	
Roberval-Saguenay	2,280 85		5,707 26			0 70	
Rutland and Noyan							
St. Lawrence and Adirondack	3,537 74					717 98	
Sydney and Louisburg	4,342 36					6,903 18	
Temiscouata	6,296 59					1,688 96	
Temiskaming and Northern Ontario	110,184 96	14,987 80				29,045 68	4,825 00
Thousand Islands							
Toronto, Hamilton and Buffalo	23,312 44	10,946 81				17,681 28	1,328 70
Vancouver, Victoria and Eastern	22,894 25			2,058 21		14,411 19	
Victoria and Sidney, B.C	30 39						
Victoria Terminal Rly. and Ferry Co	2 92						
Wabash (in Canada)	32,294 96						
Total	10,028,115 41	704,504 29	17,931 88	387,052 93	5,611 71	2,529,429 06	616,650 39

TABLE 7.—Summary of Operating Expenses for the year ending June 30, 1919—Continued.

TABLEAU 7.—Sommaire des frais d'exploitation pendant l'exercice terminé le 30 juin 1919—suite.

Name of Railway. — Nom du chemin de fer.	Maintenance of Equipment—*Concluded.*—Entretien du matériel—*fin.*							
	Miscellaneous Equipment Repairs. — Matériel divers. Réparations.	Injuries. to Persons. — Blessures aux personnes.	Insurance. — Assurance.	Stationery and Printing. — Impressions et papeterie.	Other Expenses. — Autres dépenses.	Maintaining Joint Equipment at Terminals. Dr. — Entretien du matériel de raccord. aux terminus. Dt.	Maintaining Joint Equipment at Terminals. Cr. — Entretien du matériel de raccord. aux terminus. Av.	Total Maintenance of Equipment. — Total de l'entretien du matériel.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Algoma Central and Hudson Bay		1,070 95	8,435 55	1,325 90				337,465 29
Algoma Eastern		11 50	2,895 05	650 20	411 42			183,524 72
Alberta Great Waterways						3,341 42		28,217 04
Atlantic, Quebec and Western	1,229 79							35,362 37
Brandon, Sask. and Hudson Bay		246 21	14 63	42 47	49 82			21,040 48
British Yukon				3 57	9 72			10,233 11
Canada and Gulf Terminal								10,492 86
Canada Southern	1,424 39	13,019 42	130 97	9,488 92	330 60	3,436 24	44 50	3,054,031 85
Canadian National Railways—								
Intercolonial	1,521 50	3,880 64		12,709 62	192 96	36,729 55		5,136,362 04
P. E. Island	72 67	150 94		565 35	11 38	1,602 99		232,451 38
International of N.B	29 19	73 58		242 41	3 92	702 43		84,393 80
St. John and Quebec								12,987 22
Transcontinental	223 38	1,070 65		8,672 20	41 31	15,656 69		2,675,643 89
Elgin and Havelock	1 53	7 54		20 86	0 31	64 51		3,653 43
Moncton and Buctouche	3 67	9 73		30 82	0 48	91 28		7,287 51
Salisbury and Albert	7 26	17 15		58 67	0 89	169 06		11,946 50
St. Martins	3 25	8 20		26 72	0 44	81 10		2,736 51
York and Carleton	1 29	3 59		11 42	0 18	33 59		3,388 14
Canadian Northern	43 42	9,485 60	239,966 16	14,461 42	2 25	21,772 12		9,483,298 66
Canadian Pacific	2,986 35	93,612 73		29,078 98	4,765 94	15,582 28	3,737 71	31,520,093 19
Cape Breton								1,215 48
Central Canada								6,309 22
Central Vermont		3 00		307 46				39,004 26
Crow's Nest Southern		271 34	37 69	45 55	66 38			56,136 79
Cumberland					148 68			30,757 18
Caraquet and Gulf Shore								
Dominion Atlantic				94 04	3 00			188,055 04
Eastern British Columbia					183 60			7,710 42
Edmonton, Dunvegan and British Columbia	1 35		3,968 28	801 37	188 20	9,556 98	3,341 42	118,467 02
Essex Terminal								15,175 84

Esquimalt and Nanaimo				127 55				142,548 94
Fredericton and Grand Lake Coal and Ry. Co								8,027 05
Grand Trunk System		45,117 55	101,609 98	29,203 28	11,849 19	28,168 73	244,391 42	15,980,680 21
Grand Trunk Pacific		3,635 45	16,131 44	7,748 79	227,636 33	10,988 00		3,576,479 96
Grand Trunk Pacific Branch Lines		555 53	2,343 87	1,322 77	22,765 23			754,813 31
Hereford			106 51	86 72				55,274 17
Kent Northern								
Kettle Valley			1,374 42	216 57	182 22			104,598 99
Lotbiniere and Megantic					613 65			3,614 69
Maine Central			19 68	11 70				5,206 50
Manitoba Great Northern		155 89	13 10	25 90	32 71			15,693 27
Maritime Coal, Rly. and Power Co								10,503 31
Massawippi Valley		1 78	6 39	59 19				67,064 99
Midland of Manitoba		542 71	162 60	230 71	72 01	1,076 20		89,001 62
Montreal and Atlantic				227 12				236,319 49
Morrissey, Fernie and Michel								15,374 75
Napierville Junction			15 96	174 43		242 76		47,152 88
Nelson and Fort Sheppard		205 51	19 96	34 46	38 08			15,849 69
New Brunswick Coal and Rly. Co					12 40			10,781 29
New Westminster Southern			2 48					1,145 48
Northern New Brunswick and Seaboard								
North Shore								
Ottawa and New York				98 61				65,990 56
Pacific Great Eastern		10 00	3,750 12	643 92	58 00			97,340 95
Pere Marquette		1,312 71	7 28	721 28	49 49	984 93		402,631 85
Quebec Central		3,652 28	1,080 00	634 32	9,059 09			380,048 34
Quebec, Montreal and Southern		959 19	1,956 00	381 06				224,606 09
Quebec Oriental					68 50			47,543 60
Quebec Rly., Light and Power Co				37 46	33 12	10,884 38	2,387 11	38,997 68
Red Mountain		6 05	4 38	1 11	2 79			2,035 64
Roberval-Saguenay	137 36			43 85	921 55	692 00		27,471 48
Rutland and Noyan			0 75	3 24				1,062 46
St. Lawrence and Adirondack				370 89				61,402 06
Sydney and Louisburg					91 41			284,094 70
Temiscouata		38 75		74 91	12,707 70			54,588 56
Temiskaming and Northern Ontario		1,679 44	10,512 57	2,097 84	28 97		5,488 56	591,344 99
Thousand Islands								
Toronto, Hamilton and Buffalo		1,736 30	1,448 81	1,553 46	33,936 35		13,625 06	512,253 93
Vancouver, Victoria and Eastern		924 18	1,726 96	164 13	233 69	20 21	295 85	175,839 01
Victoria and Sidney, B.C								2,321 77
Victoria Terminal Rly. and Ferry Co								150 45
Wabash (in Canada)		4,936 37	6,361 36	1,684 52		198,693 94		969,974 18
Total	7,686 37	188,412 46	404,102 95	126,617 74	326,803 96	360,571 39	273,311 63	78,397,270 13

TABLE 7.—Summary of Operating Expenses for the year ending June 30, 1919—Continued.

TABLEAU 7.—Sommaire des frais d'exploitation pendant l'exercice terminé le 30 juin 1919—suite.

Name of Railway. — Nom du chemin de fer.	Traffic Expenses—Dépenses du trafic.									
	Super-intendence. — Direction.	Outside Agencies. — Agences extérieures.	Advertising. — Publicité.	Traffic Associations. — Associations de trafic.	Fast Freight Lines. — Lignes des trains-éclairs à marchandises.	Industrial and Immigration Bureaus — Agences industrielles et d'immigration.	Insurance. — Assurance.	Stationery and Printing. — Papeterie et impression.	Other Expenses. — Autres dépenses.	Total Traffic Expenses. — Total des dépenses du trafic.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Algoma Central and Hudson Bay	8,468 24	143 00	193 05	297 73			252 97	1,025 83		10,380 82
Algoma Eastern	6,236 13		25 75	397 85			108 05	804 14		7,571 92
Alberta Great Waterways	1,125 59	315,82	41 43					48 72	7 16	1,538 72
Atlantic, Quebec and Western										
Brandon, Sask. and Hudson Bay	766 22	483 25	53 62	201 77		111 39	0 89	280 24	1 19	1,898 57
British Yukon	1,635 05	3,210 70	742 05					255 44	89 97	5,933 21
Canada and Gulf Terminal	2,134 98		79 19					29 13		2,243 30
Canada Southern	139,455 63	28,732 69	4,473 39	16,565 15	4,035 29	1,884 16	43 06	47,055 47		242,244 84
Canadian National Railways—										
Intercolonial	113,675 33	122,642 66	27,232 62	3,967 85			601 13	42,953 56	Cr. 166 87	310,906 28
P. E. Island	4,990 74	5,667 61	1,430 34	174 17			29 89	1,600 84	284 64	14,178 23
International of N.B	2,251 28	2,269 69	401 59	84 82			8 51	894 16	2 35	5,912 40
St. John and Quebec	1,854 35		2,293 48							4,147 83
Transcontinental	72,988 50	53,957 88	15,571 08	4,734 83		2,283 56	146 32	19,010 37	92 99	168,785 53
Elgin and Havelock	210 06	198 41	22 75	8 85			0 93	72 99	0 22	514 21
Moncton and Buctouche	289 39	271 98	39 69	11 53			0 99	103 90	0 27	717 75
Salisbury and Albert	570 96	507 13	50 74	24 05			1 69	166 14	36 61	1,357 32
St. Martins	250 43	240 66	34 18	9 53			0 90	95 69	0 24	631 63
York and Carleton	104 09	102 12	24 89	4 41			0 35	41 92	0 10	277 88
Canadian Northern	311,207 45	270,379 67	130,139 22	22,562 78		53,283 94	24 60	79,701 93		867,299 59
Canadian Pacific	792,990 46	1,600,867 33	591,262 57	57,550 03		29,294 55		279,391 08	7,037 98	3,358,394 00
Cape Breton			25 00							25 00
Central Canada	573 81	106 57	13 82					12 62	2 46	709 28
Central Vermont	2,641 97	2,663 23	84 56	448 04			6 00	1,548 51		7,392 31
Crows' Nest Southern	935 98	631 65	40 20	220 37		123 49	0 77	342 36	2 22	2,297 04
Cumberland			16 54	23 39					17 04	56 97
Caraquet and Gulf Shore										
Dominion Atlantic	16,491 66	656 01	6,155 41	542 65				2,517 99	446 51	26,810 23
Eastern British Columbia						769 78		34 85		804 63
Edmonton, Dunvegan and British Columbia	5,167 42	3,146 17	210 35	453 84		11 75	0 46	1,715 29	29 72	10,735 00
Essex Terminal		72 00	297 30							369 30

Esquimalt and Nanaimo			202 65	58 00				71 00		331 65
Fredericton and Grand Lake Coal and Rly. Co.		5 00	74 80	68 33						148 13
Grand Trunk System	308,913 11	464,328 80	71,068 03	27,362 02	8,097 92	10,184 36	1,176 14	72,193 95	418 64	963,742 97
Grand Trunk Pacific	62,410 68	75,339 25	15,020 80	3,811 08		8,019 24	135 76	18,898 13	238 44	183,873 38
Grand Trunk Pacific Branch Lines.	21,973 71	26,874 71	5,207 10	1,276 76	236,94	4,528 13	39 18	6,574 02	18 15	66,728 70
Hereford	1,377 88	21 00	169 89	22 52		50 02		204 32	16 99	1,862 62
Kent Northern										
Kettle Valley	4,598 56		53 65	50 00				877 61		5,579 82
Lotbiniere and Megantic			8 00	274 31				57 03	21 50	360 84
Maine Central	229 95	3 04	29 98	3 90		8 58		35 18	2 80	313 43
Manitoba Great Northern	446 25	305 42	17 44	254 42		68 22	0 24	159 91	1 07	1,252 97
Maritime Coal, Rly. and Power Co.										
Massawippi Valley	3,283 18	602 39	60 85	80 71				26 44		4,053 57
Midland of Manitoba	2,518 72	1,436 32	157 13	342 53		367 47	1 10	684 89	6 12	5,514 28
Montreal and Atlantic										
Morrissey, Fernie and Michel										
Napierville Junction	2,223 44	9 87	18 25	259 40				160 47		2,671 43
Nelson and Fort Sheppard	628 52	390 47	41 32	166 58		93 10	0 93	217 49	1 03	1,539 44
New Brunswick Coal and Rly. Co.		12 50		46 21						58 71
New Westminster Southern				33 90						33 90
Northern New Brunswick and Seaboard										
North Shore										
Ottawa and New York	7,483 63			82 46	9 86			306 68		7,882 63
Pacific Great Eastern		13 35	1,909 86	127 75				354 55	945 20	3,350 71
Pere Marquette	31,127 72	6,156 16	2,589 26	4,745 30			5 58	8,050 25		52,674 27
Quebec Central	14,627 22	7,424 82	2,374 61	946 56			216 00	3,134 92	406 02	29,130 15
Quebec, Montreal and Southern	9,354 52		127 60	338 62			10 50	1,169 23		11,000 47
Quebec Oriental										
Quebec Rly., Light and Power Co.		962 62	1,145 73	98 62				113 33	377 56	2,697 86
Red Mountain	38 01	46 92		28 65		13 78	Cr. 0 09	8 12	0 25	135 64
Roberval-Saguenay	1,695 89	162 85	174 85	302 12				992 13	89 75	3,417 59
Rutland and Noyan	339 92	231 26	14 42	4 73	2 60	02		60 34		653 29
St. Lawrence and Adirondack	5,589 80	239 77	58 48	3 21	105 32		43 70	426 51		6,466 79
Sydney and Louisburg	1,200 00		1,293 83	336 81						2,830 04
Temiscouata	5,478 46		100 00	319 99				1,306 73		7,205 18
Temiskaming and Northern Ontario	10,751 74	439 73	2,345 92	1,053 83		2,269 09		2,910 68		19,770 99
Thousand Islands										
Toronto, Hamilton and Buffalo	20,823 37	8,748 25	2,254 04	721 61	83 69			3,651 58		36,282 54
Vancouver, Victoria and Eastern	3,178 65	2,125 65	150 75	1,279 39		424 27	2 88	1,142 43	7 11	8,311 13
Victoria and Sidney, B.C.	975 70							93 76		1,069 46
Victoria Terminal Rly. and Ferry Co.	63 32		5 99							69 31
Wabash (in Canada)	34,299 94	15,469 75	776 63	3,731 25		45 77	19 22	6,441 66		60,784 22
Total	2,042,647 61	2,708,616 13	888,406 67	156,515 21	12,571 62	113,834 67	2,878 65	610,026 51	10,435 43	6,545,932 50

TABLE 7.—Summary of Operating Expenses for the year ending June 30, 1919—Continued.

TABLEAU 7.—Sommaire des frais d'exploitation pendant l'exercice terminé le 30 juin 1919—suite.

Name of Railway. — Nom du chemin de fer.	Transportation Expenses—Rail Line.—Gestion des transports par rails.							
	Superintendence. — Direction.	Despatching Trains. — Mise en mouvement des trains.	Station Employees. — Employés de gares.	Weighing, Inspection and Demurrage Bureaus. — Bureaux d'inspection, de pesage et de surestarie.	Coal and Ore Wharves. — Quais à houille et minerai.	Station Supplies and Expenses. — Fournitures et dépenses des stations.	Yardmasters and their Clerks. — Chefs de parcs et leurs commis.	Yard Conductors and Brakemen. — Conducteurs et serre-freins de parcs.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Algoma Central and Hudson Bay	21,085 31	7,011 25	34,242 20	755 29	49,817 56	4,694 15	2,423 95	22,566 00
Algoma Eastern	9,209 80	4,867 83	13,068 78	205 80	25,338 72	1,153 96	993 27	....
Alberta Great Waterways	3,430 77	1,788 45	2,587 39	4 25	....	202 52	....	....
Atlantic, Quebec and Western	320 00	1,022 37	10,721 30	....	....	1,508 39	....	....
Brandon, Sask. and Hudson Bay	3,216 15	1,199 75	15,385 63	170 28	....	2,279 37	....	....
British Yukon	2,104 53	849 24	10,915 81	....	....	1,232 54	....	296 28
Canada and Gulf Terminal	921 88	....	4,777 29	....	....	836 88	....	....
Canada Southern	190,256 00	23,616 02	360,952 36	1,225 41	....	33,700 69	208,766 55	474,789 07
Canadian National Railways—								
Intercolonial	184,458 26	234,050 82	2,232,139 97	1,861 89	....	241,414 12	171,705 79	718,136 03
P. E. Island	21,633 68	7,856 83	144,490 57	....	....	13,770 06	....	22,483 50
International of N.B	10,325 36	418 38	15,692 40	....	....	959 52	....	38 73
St. John and Quebec	2,518 00	6 58	6,511 53	....	....	654 65	....	....
Transcontinental	113,842 67	212,180 26	382,430 95	1,751 94	....	88,694 30	65,539 71	126,155 93
Elgin and Havelock	1,138 42	596 27	1,040 75	....	....	322 29	....	....
Moncton and Buctouche	1,350 45	668 00	6,603 71	....	....	404 01	....	....
Salisbury and Albert	1,433 76	445 22	4,593 58	....	....	1,000 73	....	....
St. Martins	1,381 89	445 22	554 51	....	....	189 76	....	....
York and Carleton	2 65	....	1,617 22	....	....	97 57	....	....
Canadian Northern	770,655 16	305,197 47	3,555,493 30	9,759 23	18 26	276,166 08	244,719 83	876,716 67
Canadian Pacific	1,835,145 26	1,046,104 22	10,715,738 88	16,019 37	Cr. 4,041 14	895,298 07	692,915 20	2,539,281 68
Cape Breton	....	....	1,961 90	....	....	38 55	....	....
Central Canada	2,087 57	768,37	2,923 25	479 25	45 23	238 35	....	....
Central Vermont	3,770 97	1,903 00	46,743 71	162 43	....	3,486 49	255 61	6 74
Crow's Nest Southern	3,840 04	1,406 06	11,875 59	323 05	....	492 16	....	....
Cumberland	1,084 33	1,023 00	8,505 71	3,596 65	....	662 18	1,332 56	12,490 36
Caraquet and Gulf Shore	....	....	....	....	....	....	....	....
Dominion Atlantic	7,157 92	10,414 83	130,289 14	317 65	....	11,633 30	13,954 69	....
Eastern British Columbia	1,100 00	....	2,213 22	38 70	....	137 19	....	....
Edmonton, Dunvegan and British Columbia	12,060 23	4,898 36	19,482 95	86 05	....	2,425 45	....	....
Essex Terminal	1,716 67	....	4,332 00	69 29	....	....	1,882 50	....

Esquimalt and Nanaimo	11,267 99	12,874 10	78,231 89	371 20		4,524 92	3 55	12,260 43
Fredericton and Grand Lake Coal and Ry. Co			2,383 13	5 00		335 36	1,660 00	2,804 66
Grand Trunk System	653,724 25	258,795 43	4,370,980 45	9,244 33		421,768 31	772,826 29	1,168,238 19
Grand Trunk Pacific	97,038 96	54,597 54	576,536 12	1,208 97		47,478 14	39,142 02	165,070 14
Grand Trunk Pacific Branch Lines	35,866 09	28,899 62	196,809 61	237 08		15,483 85	7,066 04	26,809 45
Hereford	2,466 34	1,841 37	10,397 88	66 83		554 04		
Kent Northern								
Kettle Valley	4,859 61	9,302 28	32,587 46	95 76		2,604 83	1 14	1,972 52
Lotbiniere and Megantic			2,267 00			410 62		
Maine Central	397 94	246 53		5 06				
Manitoba Great Northern	2,013 61	476 25	9,899 87	152 23		1,475 06		
Maritime Coal, Railway and Power Co	1,935 00		2,116 83			19 09		
Massawippi Valley	7,911 08	3,530 90	38,306 84	51 95		1,501 50		
Midland of Manitoba	5,544 16	43 23	31,510 12	333 93		11,022 00	1,383 85	5,917 50
Montreal and Atlantic	19,981 59	12,419 60	127,692 91	39 96		13,591 96	8,347 02	17,463 33
Morrissey, Fernie and Michel	2,352 10		2,717 45			19 95		
Napierville Junction	1,882 72	1,474 38	10,448 54	17 68		957 14		
Nelson and Fort Sheppard	2,766 57	1,151 89	5,115 04	148 66		463 46		
New Brunswick Coal and Railway Co			3,017 85			344 69		53 66
New Westminster Southern	138 53	70 12	178 81			29 60		
Northern New Brunswick and Seaboard								
North Shore								
Ottawa and New York	1,805 31	3,957 88	44,803 29	75 38		1,635 69		5,887 76
Pacific Great Eastern	4,873 11	2,806 64	20,809 58	77 88		1,511 30		876 96
Pere Marquette	52,861 08	16,929 29	179,633 12	1,309 70		8,550 30	18,509 12	48,800 74
Quebec Central	15,033 44	12,730 33	181,847 89	1,177 29		13,950 26	3,465 44	6,403 60
Quebec, Montreal and Southern	11,979 20	4,002 94	67,606 89	162 06		5,373 01		
Quebec Oriental	332 70	1,176 57	11,476 75			1,479 98		
Quebec Railway, Light and Power Co	47 02	2,080 41	13,067 81	196 97		1,567 94	536 52	1,518 07
Red Mountain	251 86	129 17	4,687 81	7 17		557 16		
Roberval-Saguenay	1,681 82	1,349 91	8,823 84			3,325 68	714 78	9,313 30
Rutland and Noyan	74 04	30 60	457 21	0 19		28 61	34 01	77 35
St. Lawrence and Adirondack	6,269 47	3,026 65	47,336 54			3,221 47		
Sydney and Louisburg	3,390 67	11,222 31	43,493 92	50,789 15		3,572 74	13,997 71	89,200 76
Temiscouata	4,148 97	3,222 50	18,024 19	397 83		1,840 94		
Temiskaming and Northern Ontario	27,532 88	20,523 41	264,446 26	806 08		29,576 27	39,625 23	53,956 09
Thousand Islands								
Toronto, Hamilton and Buffalo	54,292 08	21,636 78	245,831 89	768 30		11,952 15	26,793 85	61,381 05
Vancouver, Victoria and Eastern	15,149 52	6,768 29	286,408 41	1,025 50		15,237 77	5,813 52	31,720 94
Victoria and Sidney, B.C	429 85		3,772 99			675 48		
Victoria Terminal Rly. and Ferry Co	444 28		239 40			61 89		
Wabash (in Canada)	38,362 92		33,645 62	8,555 44		1,693 39	2,126 30	470 28
Total	4,296,354 49	2,366,054 72	24,725,496 81	114,154 11	71,178 63	2,212,089 88	2,346,536 05	6,503,157 77

TABLE 7.—Summary of Operating Expenses for the year ending June 30, 1919—Continued.

TABLEAU 7.—Sommaire des frais d'exploitation pendant l'exercice terminé le 30 juin 1919—suite.

Name of Railway. — Nom du chemin de fer.	Transportation Expenses, Rail Line—*Continued.*—Gestion des trapnsports par rails—*suite.*								
	Yard, Switch and Signal Tenders. — Aiguilleurs et signaleurs des parcs.	Yard Enginemen. — Mécaniciens des parcs.	Yard Motormen. — Wattmen des parcs.	Fuel for Yard Locomotives. — Combustible pour locomotives des parcs.	Yard Switching Power Produced. — Force-motrice pour aiguillage des parcs, produite.	Yard Switching Power Purchased. — Achat de force-motrice pour aiguillage des parcs.	Water for Yard Locomotives. — Eau pour locomotives des parcs.	Lubricants for Yard Locomotives. — Huile pour locomotives des parcs.	Other Supplies for Yard Locomotives. — Autres fournitures pour locomotives des parcs.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Algoma Central and Hudson Bay	971 40	15,110 06		27,249 19			461 72	423 08	256 19
Algoma Eastern									
Alberta Great Waterways							5 00		
Atlantic, Quebec and Western									
Brandon, Sask. and Hudson Bay									
British Yukon		245 12		344 89				8 60	1 60
Canada and Gulf Terminal									
Canada Southern	80,376 07	222,733 19	10,348 98	336,974 96	9,101 27		14,379 16	4,276 08	4,700 50
Canadian National Railways—									
Intercolonial	34,164 93	390,724 16		862,770 23			19,296 01	3,950 06	6,644 14
P. E. Island	204 98	17,555 29		18,237 70			301 86	247 04	150 84
International of N. B.	85 14							38 71	15 51
St. John and Quebec				14 86					
Transcontinental	11,561 29	83,011 70		225,158 94			772 60	473 37	2,236 10
Elgin and Havelock									
Moncton and Buctouche									
Salisbury and Albert									
St. Martins									
York and Carleton									
Canadian Northern	24,083 19	505,106 26		835,171 65	38,000 56	11,899 88			7,593 13
Canadian Pacific	230,276 85	1,575,975 00		2,390,060 03			82,431 72	16,730 64	36,501 45
Cape Breton									
Central Canada									
Central Vermont	984 73	4 32		10 62			115 65	0 18	0 31
Crow's Nest Southern									
Cumberland									
Caraquet and Gulf Shore									
Dominion Atlantic	244 96	14,983 83		22,349 96			215 69	208 21	194 82
Eastern British Columbia									
Edmonton, Dunvegan and British Columbia									
Essex Terminal									

Esquimalt and Nanaimo	353 55	7,857 40		6,584 93			127 75	111 88	100 38
Fredericton and Grand Lake Coal and Ry. Co		3,397 06		7,379 99			0 58	127 30	
Grand Trunk System	266,355 86	893,958 34		1,862,353 41			56,265 28	13,169 36	25,835 89
Grand Trunk Pacific	13,322 99	84,063 75		132,883 74			6,146 27	2,198 79	1,895 88
Grand Trunk Pacific Branch Lines	3,261 39	14,067 53		29,110 78			976 87	535 10	393 70
Hereford		482 73		1,282 91			25 22	9 04	4 18
Kent Northern									
Kettle Valley	1,733 24	4,182 60		4,571 04				149 62	84 88
Lotbiniere and Megantic									
Maine Central									
Manitoba Great Northern									
Maritime Coal, Rly. and Power Co									
Massawippi Valley									
Midland of Manitoba		3,436 98		12,946 23			952 36	164 44	153 55
Montreal and Atlantic	676 44	10,748 15		17,043 78			95 00	162 56	399 64
Morrissey, Fernie and Michel	4,869 06								116 39
Napierville Junction									
Nelson and Fort Sheppard									
New Brunswick Coal and Rly. Co				10 00					
New Westminster Southern									
Northern New Brunswick and Seaboard									
North Shore									
Ottawa and New York	697 42	4,009 95		7,592 60				116 39	
Pacific and Great Eastern		81 70		3,479 65			214 82		145 58
Père Marquette	2,271 99	35,818 64		54,344 20			1,938 32	851 75	1,076 10
Quebec Central		5,440 56		9,000 00			108 71	272 58	45 68
Quebec, Montreal and Southern									
Quebec Oriental									
Quebec Rly., Light and Power Co	3,310 80	585 70		1,169 16				0 19	0 75
Red Mountain									
Roberval-Saguenay	124 22	3,441 60	2,088 91	7,319 83			15 00	227 82	108 38
Rutland and Noyan	17 05	53 51		75 04			2 17	1 56	1 00
St. Lawrence and Adirondack									
Sydney and Louisburg	942 96								
Temiscouata									
Temiskaming and Northern Ontario	5,833 61	37,227 64		72,511 10			565 85	479 46	418 10
Thousand Islands									
Toronto, Hamilton and Buffalo	6,629 12	51,181 35		103,630 72			2,739 64	1,272 80	1,251 30
Vancouver, Victoria and Eastern	1,436 89	21,566 19		40,217 18			485 81	179 28	108 46
Victoria and Sidney, B.C									
Victoria Terminal Rly. and Ferry Co									
Wabash (in Canada)		389 76		1,527 89			114 52	1 34	1 03
Total	694,790 13	4,007,440 67	12,437 89	7,093,377 21	47,101 83	11,899 88	188,807 58	46,387 23	90,435 46

TABLE 7.—Summary of Operating Expenses for the year ending June 30, 1919—Continued.

TABLEAU 7.—Sommaire des frais d'exploitation pendant l'exercice terminé le 30 juin 1919—suite.

Name of Railway. — Nom du chemin de fer.	Transportation Expenses, Rail Line—*Continued.*—Dépenses de transports par rail—*suite.*								
	Enginehouse Expenses—Yard. — Dépenses des dépôts à locomotives des parcs.	Yard Supplies and Expenses. — Fournitures et dépenses des parcs.	Operating Joint Yards and Terminals Dr. — Exploitations des parcs communs et terminus. Dt.	Operating Joint Yards and Terminals Cr. — Exploitations des parcs communs et terminus. Av.	Train Enginemen. — Mécaniciens.	Train Motormen. — Mécaniciens. de route.	Fuel for Train Locomotives. — Combustible pour locomotives de route.	Train Power Produced. — Production de force motrice de route.	Train Power Purchased — Achat de force motrice de route.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Algoma Central and Hudson Bay	8,291 57	455 69	8,120 13		60,553 78		212,758 97		
Algoma Eastern	25 88		50 00		32,981 07		111,711 30		
Alberta Great Waterways			11,819 38		10,322 79		27,570 20		
Atlantic, Quebec and Western					9,723 05		52,234 97		
Brandon and Hudson Bay					9,586 54		17,822 78		
British Yukon					3,671 57		6,381 01		
Canada and Gulf Terminal					2,909 84		10,746 17		
Canada Southern	79,392 55	10,010 97	513,202 18	43,101 81	494,189 77	64,319 19	1,450,811 61	36,247 78	
Canadian National Railways—									
Intercolonial	239,161 41	32,190 50	245,079 34	80,398 10	1,459,828 27		5,157,096 20		
P. E. Island	1,440 21	545 98			58,881 39		120,973 06		
International of N. B	57 94		1,320 00		28,086 76		85,146 53		
St. John and Quebec	1 37		3,198 25		10,926 36		48,128 34		
Transcontinental	93,311 71	3,819 35	206,336 68	55,183 42	573,342 07		1,983,161 13		
Elgin and Havelock	110 34				3,633 16		6,340 56		
Moncton and Buctouche	94 36				4,663 93		13,743 12		
Salisbury and Albert	277 89				8,517 82		21,765 00		
St. Martins	163 70				4,480 48		5,467 32		
York and Carleton	112 80				4,988 99		5,156 64		
Canadian Northern	257,330 16	12,603 78	421,735 15	41,066 27	2,636,571 48	4,770 39	6,324,826 44	4,582 77	4,068 80
Canada Pacific	814,189 08	86,926 09	578,090 15	435,280 24	6,555,367 94		16,025,249 37		
Cape Breton					3,324 85		6,886 23		
Central Canada					3,878 26		6,727 33		
Central Vermont	2,932 56		1,209 58	1,028 15	24,046 34		71,677 93		
Crow's Nest Southern					17,613 30		26,511 19		
Cumberland					10,477 90		12,887 00		
Caraquet and Gulf Shore									
Dominion Atlantic	6,037 17	433 69	2,491 42		75,905 32		201,683 77		
Eastern British Columbia					4,003 73		5,630 70		
Edmonton, Dunvegan and British Columbia			33,976 10	11,819 38	55,517 64	1,220 75	140,443 85		
Essex Terminal					6,061 35		19,337 16		

Esquimalt and Nanaimo	2,189 78	75 57			46,653 16		95,387 03		
Fredericton and Grand Lake Coal and Rly. Co.		556 00			6,508 33		14,196 64		
Grand Trunk System	389,644 25	28,468 31	286,532 67	1,088,278 16	2,562,924 40		8,096,709 60		
Grand Trunk Pacific	29,596 30	3,080 65	162,958 22	1,157 24	392,705 07		1,084,898 43		
Grand Trunk Pacific Branch Lines	4,075 29	419 42			165,786 02		309,921 95		
Hereford					12,026 28		57,627 04		
Kent Northern									
Kettle Valley	1,287 39	7 23	8,578 74	5,205 25	43,879 19		106,219 18		
Lotbiniere and Megantic					2,156 10		8,527 29		
Maine Central					1,909 04		7,313 65		
Manitoba Great Northern			861 82		6,596 54		13,822 65		
Maritime Coal, Rly. and Power Co.					6,740 73		23,642 50		945 64
Massawippi Valley		11 49	9,049 23	1,882 80	23,782 97		56,154 50		
Midland of Manitoba	2,318 10	174 99	4,104 80		20,869 26		54,088 80		
Montreal and Atlantic	3,641 02	852 57	87,931 48		111,933 32		214,623 12		
Morrissey, Fernie and Michel					11,855 57		11,204 43		
Napierville Junction				5,723 75	22,913 69		61,824 49		
Nelson and Fort Sheppard			6,753 95	19 65	7,873 85		13,638 50		
New Brunswick Coal and Rly. Co.					3,990 96		7,477 35		
New Westminster Southern					1,395 55		1,059 89		
Northern New Brunswick and Seaboard									
North Shore									
Ottawa and New York			9,340 18	784 09	26,733 11		75,786 74		
Pacific Great Eastern					22,430 95	Cr. 4 30	48,340 39		
Père Marquette	32,561 87	482 62	66,056 08	2,326 54	155,265 44		479,516 18		
Quebec Central	4,790 25		12,213 10		127,587 54		404,023 59		
Quebec, Montreal and Southern				1,540 36	33,953 72		131,407 06		
Quebec Oriental					16,461 85		69,258 48		
Quebec Rly., Light and Power Co.	11 50	190 35			3,982 06		16,686 08		
Red Mountain					3,927 72		3,139 14		
Roberval-Saguenay	3,335 63	438 72			6,239 27		36,712 31		6,000 00
Rutland and Noyan	21 80	1 17			260 66		707 18		
St. Lawrence and Adirondack			228,752 94		50,228 16		169,176 70		
Sydney and Louisburg					86,515 48		83,535 87		
Temiscouata					19,386 44		63,425 01		
Temiskaming and Northern Ontario	21,108 66	1,234 10	1,099 14	130,423 64	159,558 38		439,213 83		
Thousand Islands									
Toronto, Hamilton and Buffalo	16,698 72	1,235 03	9,587 21	185,632 74	50,936 39		152,739 02		
Vancouver, Victoria and Eastern	3,443 97	172 62	7,886 87	9,347 48	46,822 05		139,073 75		
Victoria and Sidney, B.C.					3,197 13		9,418 49		
Victoria and Terminal Rly. and Ferry Co.					204 65		601 02		
Wabash (in Canada)	71 26		703,155 07	36 72	162,574 34		381,546 77		
Total	2,017,726 49	184,386 89	3,631,489 86	2,100,226 79	16,602,826 12	70,306 03	45,121,520 53	40,830 55	11,014 44

TABLE 7.—Summary of Operating Expenses for the year ending June 30, 1919—Continued.

TABLEAU 7.—Sommaire des frais d'exploitation pendant l'exercice terminé le 30 juin 1919—suite.

Name of Railway. — Nom du chemin de fer	Transportation Expenses, Rail Line—*Continued.*—Dépenses des transports par rail—*suite.*								
	Water for train Locomotives. — Eau pour locomotives de trains.	Lubricants for train Locomotives. — Lubrifiants pour locomotives de trains.	Other Supplies for train Locomotives. — Autres fournitures pour locomotives de trains.	Enginehouse Expenses—Train. — Dépenses des remises à locomotives de trains.	Trainmen. — Employés de trains.	Train Supplies and Expenses. — Fournitures des trains et dépenses.	Operating Sleeping Cars. — Exploitation des wagons-lits.	Signal and Interlocker Operation. — Signaux et appareils d'enclenchement.	Crossing Protection — Protection des passages à niveau.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Algoma Central and Hudson Bay	9,297 32	3,221 70	1,868 54	22,241 68	69,776 20	19,925 34	....	69 30	....
Algoma Eastern	1,553 25	1,830 82	1,304 77	27,607 66	39,189 66	4,375 65	....	786 74	....
Alberta Great Waterways	2,218 86	628 97	444 69	3,868 47	10,223 08	3,788 36	....		....
Atlantic, Quebec and Western	2,201 09	1,158 21	113 46	9,004 94	11,763 05	2,769 71	....	....	....
Brandon, Sask. and Hudson Bay	757 76	32 30	209 28	4,907 82	9,649 44	5,323 73	....	6,981 09	....
British Yukon	475 51	122 45	68 39	2,586 33	4,067 86	707 11	....		....
Canada and Gulf Terminal	437 69	....	1,356 64	730 22	3,794 28	1,055 51	....	....	....
Canada Southern	70,746 91	19,309 73	369 97	179,093 84	582,820 98	314,258 21	....	114,268 76	30,005 26
Canadian National Railways—									
Intercolonial	136,300 15	31,965 02	52,448 39	751,470 21	1,789,023 12	549,980 71	205,897 19	5,478 10	36,800 02
P. E. Island	3,078 94	1,837 54	4,214 32	21,173 85	85,192 39	24,842 34	....	....	1,045 34
International of N.B	2,305 82	639 81	334 41	6,448 40	42,471 16	7,925 24	....	....	....
St. John and Quebec	1,164 71	262 96	83 49	2,134 73	17,208 37	3,067 48	....	471 68	....
Transcontinental	125,685 68	13,912 25	16,957 34	441,231 87	646,931 88	254,086 36	22,657 06	18,640 70	....
Elgin and Havelock	33 50	105 81	18 78	414 63	4,681 29	972 28	....	....	....
Moncton and Buctouche	30 00	62 78	137 19	2,298 96	6,240 98	891 28	....	....	....
Salisbury and Albert	37 10	78 51	61 93	1,039 79	10,205 87	2,054 18	....	....	....
St. Martins	....	169 78	154 41	846 30	4,815 50	773 25	....	....	....
York and Carleton	....	20 13	51 51	559 65	4,285 25	451 63	....	....	....
Canadian Northern	457,283 90	106,916 34	65,708 00	1,608,355 26	2,984,126 79	1,165,252 22	156,272 94	176,592 22	64,667 10
Canadian Pacific	818,540 42	124,913 75	221,285 07	2,611,203 81	6,708,224 26	2,917,502 66	1,377,936 01	196,428 23	131,394 40
Cape Breton	....	269 78	....	....	2,247 90	60 00	....	....	....
Central Canada	1,072 00	340 98	195 74	1,667 96	4,099 36	710 22	15 80	....	....
Central Vermont	2,962 68	569 46	513 04	17,621 39	25,971 63	8,354 72	....	11 90	....
Crow's Nest Southern	1,343 70	104 23	284 57	6,873 85	20,510 99	7,315 82	....	....	....
Cumberland	201 00	920 79	40 20	4,285 55	....	118 80	....	....	....
Caraquet and Gulf Shore	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Dominion Atlantic	3,140 24	1,777 16	1,700 06	39,068 80	84,475 75	36,534 67	....	....	2,994 94
Eastern British Columbia	189 25	303 72	849 48	1,140 50	4,743 88	40 99	....	....	....
Edmonton, Dunvegan and British Columbia	12,959 53	2,366 11	1,412 37	17,337 37	52,730 32	14,484 41	4,648 74	2,334 17	....
Essex Terminal	221 84	237 92	....	2,963 76	5,306 20	....	....	2,487 30	....

Esquimalt and Nanaimo	2,261 50	703 44	1,058 66	21,171 29	58,919 51	10,401 60		1,532 05	1,031 54
Fredericton and Grand Lake Coal and Ry. Co.	60 50	358 06	394 31	2,312 59	6,803 43	1,890 88			
Grand Trunk System	274,612 36	61,151 27	88,579 81	1,162,768 96	2,865,916 30	1,099,610 03		43,820 83	300,090 87
Grand Trunk Pacific	117,815 49	16,327 70	11,702 49	197,410 46	541,070 01	209,273 08	43,364 64	34,920 61	15 00
Grand Trunk Pacific Branch Lines	53,470 26	6,576 34	4,926 84	80,382 35	199,049 69	129,462 46	1,022 16	39,181 43	
Hereford	1,335 42	507 97	595 38	9,804 50	13,235 53	4,386 21		1,242 89	
Kent Northern									
Kettle Valley	3,731 13	2,481 71	1,498 28	19,636 27	40,549 06	21,229 93	4,844 55	3,713 06	
Lotbiniere and Megantic		132 84	121 72	1,412 56	2,997 60	224 13			
Maine Central	173 21	54 33	64 25	2,202 16	2,486 85	791 16			
Manitoba Great Northern	514 44	35 99	130 03	1,558 89	8,635 10	3,312 29		8,774 97	
Maritime Coal, Rly. and Power Co.	2,731 67	627 82	186 98	1,276 52	5,756 46	383 22			
Massawippi Valley	1,263 19	357 11	752 75	9,812 34	29,741 88	5,254 19		27 38	525 90
Midland of Manitoba	2,743 49	502 34	462 76	9,006 16	28,886 09	11,507 97	2,502 08		
Montreal and Atlantic	3,710 18	1,547 42	3,667 37	34,228 05	109,324 85	21,982 90		2,301 45	2,527 06
Morrissey, Fernie and Michel	246 00		445 33	274 26	16,194 72	901 32			
Napierville Junction	3,198 13	819 60	1,323 96	14,588 35	19,143 30	538 23		2,994 91	
Nelson and Fort Sheppard	686 47	53 18	167 51	2,816 30	7,776 89	4,431 32			
New Brunswick Coal and Rly. Co.	1,124 45	166 15	96 12	2,924 87	4,375 15	235 20			
New Westminster Southern		8 15	14 90		3,373 96				
Northern New Brunswick and Seaboard									
North Shore									
Ottawa and New York	1,932 24	866 10	495 69	13,348 31	29,499 58	4,034 69		6,302 67	
Pacific Great Eastern	2,767 29	1,729 99	910 24	24,694 41	26,833 65	4,429 56		324 90	
Père Marquette	14,867 15	4,454 03	6,026 13	31,673 77	184,256 41	13,229 28		9,298 57	4,920 08
Quebec Central	957 53	5,136 76	919 39	41,395 22	135,428 05	27,007 03			
Quebec, Montreal and Southern	7,777 08	1,159 58	1,667 43	24,873 58	38,524 36	12,535 38		10,222 91	
Quebec Oriental	276 70	1,998 46	130 72	10,780 09	19,832 20	3,121 48			
Quebec Rly., Light and Power Co.	197 94	130 24	147 68	684 28	13,213 27	2,390 75		0 67	
Red Mountain	54 77	36 51	9 66	880 26	4,085 77	306 01			
Roberval-Saguenay	1,164 20	538 27	494 00	69 45	8,839 38	2,337 73			
Rutland and Noyan	15 86	12 52	10 89	187 93	335 72	129 81			8 42
St. Lawrence and Adirondack	2,987 59	1,090 08	741 14	31,957 95	73,084 91	10,004 97		322 93	120 45
Sydney and Louisburg	5,575 67	8,498 95	6,060 07	21,650 59		1,999 29			1,006 64
Temiscouata	1,361 54	489 22	329 90		22,119 86	3,256 67			
Temiskaming and Northern Ontario	26,062 30	3,359 07	5,268 50	68,895 45	180,200 14	54,964 71			
Thousand Islands									
Toronto, Hamilton and Buffalo	9,456 51	3,309 58	3,539 82	50,770 66	65,098 42	39,240 17		13,245 05	25,735 73
Vancouver, Victoria and Eastern	3,121 70	208 97	1,164 22	18,218 27	58,054 22	24,899 96	1,935 70	12,731 36	483 87
Victoria and Sidney, B.C.	195 82	144 62	0 85	393 87	2,446 72	296 23			168 02
Victoria Terminal Rly. and Ferry Co	13 14	6 97	0 05	25 39	147 85	19 86			10 73
Wabash (in Canada)	35,956 19	4,265 11	8,519 52	93,628 85	196,329 93	100,363 54		34 55	
Total	2,238,657 96	443,925 46	524,811 39	7,795,892 81	18,257,344 26	7,178,006 12	1,821,096 87	715,543 38	603,631 37

TABLE 7.—Summary of Operating Expenses for the year ending June 30, 1919—Continued.

TABLEAU 7.—Sommaire des frais d'exploitation pendant l'exercice terminé le 30 juin 1919—suite.

Name of Railway. — Nom du chemin de fer.	Transportation Expenses, Rail Line—*Continued.*—Gestion des transports par rail—*suite.*							
	Drawbridge Operation. — Fonctionnement des ponts roulants.	Telegraph and Telephone Operation. — Exploitation des lignes télégraphiques et téléphoniques.	Operating Floating Equipment. — Exploitation du matériel flottant.	Express Service. — Service des messageries.	Stationery and Printing. — Impressions et papeterie.	Other Expenses. — Autres dépenses.	Operating Joint Tracks and facilities—Dr. — Exploitation des voies en commun. Dt.	Operating Joint Tracks and facilities—Cr. — Exploitation des voies en commun. Av.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Algoma Central and Hudson Bay					3,485 71	4,051 31		
Algoma Eastern	1,174 91	171 85			2,414 28	598 26	1,934 96	
Alberta Great Waterways		69 27			492 09	7 99		
Atlantic, Quebec and Western					425 00	124 44		
Brandon, Sask. and Hudson Bay		99 86			437 11	53 71		
British Yukon		904 80			278 55	1,111 00		
Canda and Gulf Terminal				2,090 43	822 22	4,888 40	2,385 96	
Canada Southern	5,274 31	43,369 81			41,427 06	11,913 45	19,770 16	37,407 65
Canadian National Railways—								
Intercolonial	5,150 98	20,754 55	143,958 38		116,346 18	2,555 91	33,238 17	10,935 00
P. E. Island	783 79	2,972 94	254,215 61		7,284 44	346 26		
International of N. B		2,609 62			480 76			
St. John and Quebec	13 77	8 07			259 98	Cr. 20 00		
Transcontinental	2,826 00	20,376 32			26,405 55		97 71	
Elgin and Havelock					98 72			
Moncton and Buctouche					444 68			
Salisbury and Albert					401 89			
St. Martins					79 49			
York and Carleton					78 56			
Canadian Northern	14,630 31	24,820 28	73,088 76	18,569 11	163,033 84	6,025 30	17,335 98	3,832 52
Canadian Pacific	29,290 75	300,655 68	61,898 36		371,795 97	71,776 27	227,653 28	89,193 87
Cape Breton					311 88	32 56		
Central Canada		18 20			394 91	2 88		
Central Vermont	2,283 11	292 50			2,031 23	58 06		
Crow's Nest Southern		124 77			540 48	676 58		
Cumberland		117 92			1,003 01	3,660 50		
Caraquet and Gulf Shore								
Dominion Atlantic	3,388 08	67 05			5,186 28	122 98		
Eastern British Columbia		10 81			143 94	3 842		
Edmonton, Dunvegan and British Columbia		2,479 91			2,958 37	70 28	597 53	
Essex Terminal		76 10			76 44			

Esquimalt and Nanaimo	3,082 33	214 79			6,233 40	Cr. 52 00		
Fredericton and Grand Lake Coal and Ry. Co					425 40	9,608 56		
Grand Trunk System	58,194 45	64,520 43	267,014 18		210,404 69	57,571 89	19,846 39	247,404 46
Grand Trunk Pacific	51 13	37,578 67			44,369 35	8,422 63	9,230 58	1,018 34
Grand Trunk Pacific Branch Lines		7,076 24			12,768 22	2,608 06		
Hereford					1,182 38	503 81		
Kent Northern								
Kettle Valley		268 28			3,542 67	458 63	225 55	1,676 00
Lotbiniere and Megantic					101 31		10 00	636 00
Maine Central					186 76	71 33		
Manitoba Great Northern		55 66			281 18	57 16		
Maritime Coal, Rly. and Power Co		213 63			304 00			
Massawippi Valley		9 67			87 50	33 65	1,854 93	
Midland of Manitoba		1,541 56			1,855 40	975 29	15,682 59	
Montreal and Atlantic		27 30			6,247 62	211 32	3,199 15	379 34
Morrissey, Fernie and Michel								
Napierville Junction		269 00			1,043 51	278 92	2,997 52	995 21
Nelson and Fort Sheppard		1,598 30			373 75	42 72		
New Brunswick Coal and Rly. Co	281 31				179 58	87 98		
Hew Westminster Southern		126 39				10 25		
Northern New Brunswick and Seaboard								
North Shore								
Ottawa and New York	1,240 01				1,877 42	6 75	8,668 75	
Pacific Great Eastern				2,495 95	2,669 55	52,011 74		
Père Marquette	1,138 94	8,610 84	41,126 37		12,232 80	7,174 62	40,232 57	1,766 27
Quebec Central		6,533 94			6,316 70	2,635 67	12,320 10	
Quebec, Montreal and Southern	899 40	887 11			4,682 68	1,755 56	2,605 43	270 00
Quebec Oriental					465 00	305 17		
Quebec Rly., Light and Power Co	231 86	103 48			1,590 83	101 39		
Red Mountain		29 50			26 96	43 95		
Roberval-Saguenay	5 55	147 26			1,315 49	474 20		
Rutland and Noyan		6 66			21 61	1 39		
St. Lawrence and Adirondack					1,690 81	13 32	8,472 00	1,173 09
Sydney and Louisburg		1,282 38			2,969 80	32,410 14		
Temiscouata					1,469 65	111 01		
Temiskaming and Northern Ontario					13,124 79	1,590 74		391 64
Thousand Islands								
Toronto, Hamilton and Buffalo		1,327 90			17,058 78	719 75	15,817 91	845 30
Vancouver, Victoria and Eastern	3,445 98	876 00	12,442 39		1,797 34	1,689 20	6,450 43	6,822 02
Victoria and Sidney, B.C					13 45			
Victoria Terminal Rly. and Ferry Co					0 83			
Wabash (in Canada)		751 62			5,863 19	1,327 47	153,156 46	2 73
Total	133,386 97	554,056 92	853,744 05	23,155 49	1,113 913 02	291,356 83	603,784 11	404,749 44

TABLE 7.—Summary of Operating Expenses for the year ending June 30, 1919—Continued.

TABLEAU 7.—Sommaire des frais d'exploitation pendant l'exercice terminé le 30 juin 1919—suite.

Name of Railway. — Nom du chemin de fer.	Transportation Expenses, Rail Line—*Concluded*.—Gestion des transports par rail—*fin*.							
	Insurance. — Assurance.	Clearing Wrecks. — Enlèvement des débris.	Damage to Property. — Dommage à la propriété.	Damage to Live Stock on Right of Way. — Dommage au bétail passant sur la voie.	Loss and Damage—Freight. — Pertes et dommages.—Marchandises.	Loss and Damage—Baggage. — Pertes et dommages.—Bagages.	Injuries to Persons. — Blessures aux personnes.	Total Transportation Expenses,—Rail Line. — Total des dépenses des transports. par rail.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Algoma Central and Hudson Bay	5,613 05	12,355 88	384 87	601 70	406 72	55 00	624 38	631,231 19
Algoma Eastern	3,261 78	4,456 86	833 35	386 26	1,295 14		718 22	293,500 83
Alberta Great Waterways	134 54	546 97	30 00	98 36	303 09		500 00	81,085 49
Atlantic, Quebec and Western		440 05		143 00	1,515 60	1 75		105,190 38
Brandon and Hudson Bay	153 93	1,488 66	1 16	774 16	2,110 11	Cr. 7 75	21 81	82,654 68
British Yukon		Cr. 1 30			682 97			37,054 86
Canada and Gulf Terminal					340 66			38,094 07
Canada Southern	Cr. 121 07	16,819 79	8,151 58	1,306 50	774,500 80	1,571 01	48,747 34	6,827,465 30
Canadian National Railways—								
Intercolonial	4,609 14	125,628 25	10,847 72	8,805 53	272,624 60	1,790 79	8,465 89	16,457,567 63
P. E. Island	331 28	2,229 15	695 42	732 65	6,999 46	5 00	128 53	846,882 24
International of N.B.	37 07	14,118 80	142 92	1,041 79				220,740 78
St. John and Quebec	39 85	468 37	8 75	12 76	233 65			97,378 56
Transcontinental	3,628 58	68,942 31	1,158 10	2,279 60	69,450 55	474 62	2,081 16	5,856,420 92
Elgin and Havelock	3 66	846 92			5 58			20,362 96
Moncton and Buctouche	22 33	568 68		10 00	220 92			38,455 38
Salisbury and Albert	31 38	778 47		150 00	26 77			52,899 89
St. Martins	9 24	196 63	15 00		2 80			19,745 28
York and Carleton	1 50	92 59			18 97			17,535 66
Canadian Northern	118,186 12	322,465 86	33,055 01	29,625 87	566,072 99	20,285 24	79,793 19	25,354,333 48
Canadian Pacific		191,432 63	75,392 29	47,841 25	1,400,605 09	345 78	393,525 83	63,883,427 54
Cape Breton			82 07		70 61			15,286 33
Central Canada	149 90	484 77			4 69			26,305 02
Central Vermont	31 53	124 57	1,017 80	531 51	2,436 69		8 00	221,102 84
Crow's Nest Southern	249 13	456 77	11,699 46	304 36	448 80	Cr. 11 42	69 09	113,052 57
Cumberland							192 00	62,599 46
Caraquet and Gulf Shore								
Dominion Atlantic		4,761 74	1,920 10	236 89	7,575 13	Cr. 4 92	1,674 66	693,135 98
Eastern British Columbia					15 40			20,599 93
Edmonton, Dunvegan and British Columbia	4,425 45	8,196 00	464 40	322 32	2,735 06	154 81	1,658 60	390,627 75
Essex Terminal			93 53		243 47		1,820 65	46,926 18

Esquimalt and Nanaimo		698 43	204 48	425 16	1,881 88	1 70	367 72	389,112 99
Fredericton and Grand Lake Coal and Rly. Co.		484 05	25 00	80 00	276 45			62,073 28
Grand Trunk System	78,271 91	223,240 22	30,329 59	15,960 12	1,071,778 99	6,980 83	244,636 60	29,047,412 72
Grand Trunk Pacific	6,436 35	24,267 90	7,571 12	6,206 41	55,529 30	225 75	32,442 34	4,296,877 41
Grand Trunk Pacific Branch Lines	1,001 00	9,406 50	2,097 55	1,305 31	12,335 50	162 43	5,521 38	1,408,073 51
Hereford	126 39	1,600 83	1,200 00	55 00	3,348 57		75 00	125,983 74
Kent Northern								
Kettle Valley	1,715 27	6,336 17	128 78	351 36	856 53	113 00	10 23	326,925 92
Lotbiniere and Megantic					64 64			17,789 81
Maine Central	19 26				725 46			16,646 99
Manitoba Great Northern	69 72	580 17	2 32	295 72	445 17	Cr. 3 79	65 40	60,108 45
Maritime Coal, Rly. and Power Co		12 12			192 55			47,084 76
Massawippi Valley	50 13	157 45	105 95	143 42	323 37	160 47		189,078 94
Midland of Manitoba	381 98	43 84	84 60	266 37	2,598 07	Cr. 4 88	1,330 00	235,330 01
Montreal and Atlantic		838 78	194 20	390 91	13,394 25		1,865 83	852,922 75
Morrissey, Fernie and Michel					138 49			51,335 07
Napierville Junction	15 00	3,946 45	4 20	112 92	490 99		29 04	144,593 71
Nelson and Fort Sheppard	140 80	137 84	33 91	1,890 89		130 44	60 63	58,233 25
New Brunswick Coal and Rly. Co		256 85			111 08			24,733 25
New Westminster Southern	9 60	21 30					3 78	6,440 83
Northern New Brunswick and Seaboard								
North Shore								
Ottawa and New York	61 02	32 80	19 95	10 00	979 11		18 89	251,051 59
Pacific Great Eastern	3,461 60	859 17	8 83	167 93	476 56	150 00	474 05	230,109 68
Père Marquette	2,004 12	11,716 04	2,253 89	1,397 51	39,647 40	49 52	20,666 41	1,609,660 18
Quebec Central	3,960 00	2,084 56	115 00	597 19	5,998 55	53 00	1,106 33	1,050,655 28
Quebec, Montreal and Southern	131 09	3,903 73	675 00	231 07	5,194 68		1,073 28	371,473 87
Quebec Oriental		746 60	45 00	1,253 20	2,179 91			141,338 86
Quebec Rly., Light and Power Co		67 93	7 45		71 13		14 07	63,904 30
Red Mountain	27 29	0 75	61 93	89 47	1 17		10 61	18,364 64
Roberval-Saguenay		373 61		25 00	258 43		182 01	107,485 60
Rutland and Noyan	0 33	10 50	5 22	2 96	69 81			2,662 78
St. Lawrence and Adirondack	177 22	145 52	227 97	96 86	6,341 72	172 90	81 24	644,568 42
Sydney and Louisburg		1,164 81		165 00	591 55		370 89	470,407 35
Temiscouata		3,130 65		91 93	252 25			143,058 56
Temiskaming and Northern Ontario	5,428 00	12,087 54	27 00	438 72	9,030 79	10 58	5,526 81	1,430,915 95
Thousank Islands								
Toronto, Hamilton and Buffalo	392 68	3,439 09	1,177 33	621 98	9,435 99	32 53	4,997 72	899,550 96
Vancouver, Victoria and Eastern	26,793 64	1,141 12	3,377 95	2,156 60	2,155 34	Cr. 39 42	553 46	791,005 82
Victoria and Sidney, B.C	267 09	10 00	23 73	195 00	17 92			21,667 26
Victoria Terminal Rly. and Ferry Co	17 05		1 52		2 11			1,796 74
Wabash (in Canada)	4,092 27	3,565 05	7,250 07	1,151 30	257,680 09	30 82	11,772 84	2,219,935 35
Total	275,849 20	1,094,407 79	203,253 07	131,379 82	4,615,840 12	32,885 82	873,285 91	170,382,033 76

TABLE 7.—Summary of Operating Expenses for the year ending June 30, 1919—Continued.

TABLEAU 7.—Sommaire des frais d'exploitation pendant l'exercice terminé le 30 juin 1919—suite.

Name of Railway. — Nom du chemin de fer.	Transportation—Water Line.—Transports par eau.				Miscellaneous Operations.—Exploitations diverses.			
	Operation of Vessels. — Exploitation de navires.	Operation of Terminals. — Exploitation de terminus.	Incidental Expenses. — Dépenses incidentes.	Total Transportation—Water Line. — Total des dépenses des transports par eau.	Dining and Buffet Service. — Service des wagons-restaurants.	Hotels and Restaurants. — Hôtels et restaurants.	Grain Elevators. — Elévateurs à grain.	Stockyards. — Parcs à bestiaux.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Algoma Central and Hudson Bay	308,346 87		10,651 23	318,998 10				
Algoma Eastern	129,427 56			129,427 56				
Alberta Great Waterways								
Atlantic, Quebec and Western								
Brandon, Sask. and Hudson Bay								
British Yukon								
Candada and Gulf Terminal								
Canada Southern					159,598 04	28,385 71		11,153 49
Canadian National Railways—								
Intercolonial	622,038 11			622,038 11	552,742 33	63,869 61	58,680 14	
P. E. Island	1,757 81		76 74	1,834 55				
International of N. B.								
St. John and Quebec								
Transcontinental					81,379 77			
Elgin and Havelock								
Moncton and Buctouche								
Salisbury and Albert								
St. Martins								
York and Carleton								
Canadian Northern	12,016 70			12,016 70	504,025 98	228,818 68		
Canadian Pacific	865,697 06	76,541 05	142,336 39	1,084,574 50	2,403,281 96	416,642 90	387,431 94	
Cape Breton								
Central Canada								
Central Vermont					111 23			
Crow's Nest Southern								
Cumberland								
Caraquet and Gulf Shore								
Dominion Atlantic								
Eastern British Columbia								
Edmonton, Dunvegan and British Columbia					16,771 86			
Essex Terminal								

Esquimalt and Nanaimo								
Fredericton and Grand Lake Coal and Rly. Co.								
Grand Trunk System					287,422 59		31,331 85	
Grand Trunk Pacific					128,537 35			
Grand Trunk Pacic Branch Lines					11,559 24			
Hereford								
Kent Northern								
Kettle Valley					11,846 12			
Lotbiniere and Megantic								
Maine Central								
Manitoba Great Northern								
Maritime Coal, Rly. and Power Co								
Massawippi Valley								
Midland of Manitoba					16,294 97			
Montreal and Atlantic								
Morrissey, Fernie and Michel								
Napierville Junction								
Nelson and Fort Sheppard								
New Brunswick Coal and Rly. Co								
New Westminster Southern								
Northern New Brunswick and Seaboard								
North Shore								
Ottawa and New York								
Pacific Great Eastern								
Père Marquette					5 84	1,895 75		
Quebec Central					16,690 70			
Quebec, Montreal and Southern								
Quebec Oriental								
Quebec Rly., Light and Power Co								
Red Mountain								
Roberval-Saguenay								
Rutland and Noyan								
St. Lawrence and Adirondack								
Sydney and Louisburg								
Temiscouata								
Temiskaming and Northern Ontario					12,050 12			
Thousand Islands								
Toronto, Hamilton and Buffalo					26,022 64			
Vancouver, Victoria and Eastern					5,181 63			
Victoria and Sidney, B.C								
Victoria Terminal Rly. and Ferry Co								
Wabash (in Canada)					16,469 80			
Total	1,939,284 11	76,541 05	153,064 36	2,168,889 52	4,249,992 17	739,612 65	477,443 93	11,153 49

TABLE 7.—Summary of Operating Expenses for the year ending June 30, 1919—Continued.

TABLEAU 7.—Sommaire des frais d'exploitation pendant l'exercice terminé le 30 juin 1919—suite

Name of Railway. — Nom du chemin du fer.	Miscellaneous Operations—*Concluded.* Exploitations diverses—*fin.*			General Expenses—Frais généraux.				
	Producing Power Sold. — Production de la force motrice vendue.	Other Miscellaneous Operations. — Autres exploitations diverses.	Total Miscellaneous Operations. — Total des exploitations diverses.	Salaries and Expenses of General Officers. — Appoint. et dépenses des hauts fonctionnaires.	Salaries and Expenses of Clerks and Attendants. — Appoint. et dépenses des employés subalternes.	General Supplies and Expenses. — Fournitures et frais généraux.	Law Expenses. — Frais de justice.	Insurance. — Assurance.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Algoma Central and Hudson Bay				26,156 49	16,013 47	2,712 84	7,376 45	1,055 90
Algoma Eastern				7,824 77	6,703 15	1,420 05	576 00	303 26
Alberta Great Waterways				5,584 60	2,233 22	1,000 37	398 68	0 48
Atlantic, Quebec and Western				10,899 96	3,491 80	52 97	131 10	741 99
Brandon, Sask. and Hudson Bay				338 06	3,364 47	107 96	1,183 81	1 77
British Yukon				10,217 16	4,266 23	1,111 27	Cr. 12 67	1,834 59
Canada and Gulf Terminal				1,660 00		3,627 06	55 00	2,697 23
Canada Southern			199,137 24	20,918 85	238,430 96	8,634 08	40,292 75	217 08
Canadian National Railways—								
Intercolonial			675,292 08	28,428 38	248,947 74	10,116 10	24,814 83	320 45
P. E. Island				1,276 24	11,045 91	452 49	1,065 37	15 46
International of N. B				556 51	4,691 68	194 52	474 39	4 93
St. John and Quebec				825 00	2,487 05			
Transcontinental			81,379 77	21,957 18	127,538 59	3,461 48	13,087 49	210 59
Elgin and Havelock				46 49	427 47	17 51	43 94	0 75
Moncton and Buctouche				68 81	607 43	24 78	60 93	0 78
Salisbury and Albert				132 47	1,167 39	46 98	114 16	1 57
St. Martins				60 44	523 42	21 70	52 37	0 71
York and Carleton				25 66	225 59	9 26	22 59	0 29
Canadian Northern	252 91	22,750 91	755,848 48	151,771 90	674,023 01	107,745 22	134,431 95	1,690 13
Canadian Pacific			3,207,356 80	344,144 89	1,354,507 69	126,044 56	278,446 45	640,000 00
Cape Breton				1,314 71				518 79
Central Canada				5,288 17	1,923 58	844 23	350 00	Cr. 1 10
Central Vermont			111 23	1,408 03	11,771 33	382 86	1,363 87	10 80
Crow's Nest Southern				509 15	4,353 03	116 14	2,432 85	2 20
Cumberland				1,328 43	728 67	1,400 38		381 05
Caraquet and Gulf Shore								
Dominion Atlantic				16,906 84	30,574 47	4,861 38	844 60	14,233 14
Eastern British Columbia				3,124 25		62 73		353 81
Edmonton, Dunvegan and British Columbia		24 03	16,795 89	21,868 82	8,545 26	3,769 96	7,118 51	656 91

Essex Terminal				1,728 08	808 50	921 76	741 36	833 62
Esquimalt and Nanaimo				1,423 97	974 75	1,024 38	514 85	6,688 80
Fredericton and Grand Lake Coal and Rly. Co.				1,936 20	3,162 97	331 17	62 09	
Grand Trunk System			318,754 44	790,617 10	651,817 37	51,976 68	90,860 71	709 59
Grand Trunk Pacific		65,778 22	194,315 57	88,395 86	132,611 33	16,856 11	28,546 31	6,976 04
Grand Trunk Pacific Branch Lines			11,559 24	31,446 79	45,372 62	5,814 90	10,783 61	2,321 44
Hereford				738 38	3,305 80	307 62	411 07	6 97
Kent Northern								
Kettle Valley			11,846 12	2,392 46	10,626 96	434 58	44 75	
Lotbiniere and Megantic				1,756 55	2,351 25	319 69	763 50	852 42
Maine Central				128 68	549 10	52 85	71 77	
Manitoba Great Northern				237 75	2,231 40	70 60	1,454 34	0 99
Maritime Coal, Rly. and Power Co				1,300 00	620 00		133 15	680 00
Massawippi Valley				1,407 55	18,018 87	106 60	607 09	
Midland of Manitoba			16,294 97	1,077 81	10,264 26	356 94	2,358 20	4 84
Montreal and Atlantic					51,213 33	56 50	970 80	1,843 20
Morrissey, Fernie and Michel				5,194 96	1,143 05		50 00	1,116 98
Napierville Junction				49,524 97	16,480 92	106 17	2,342 09	
Nelson and Fort Sheppard				392 37	2,978 76	92 21	1,983 65	1 57
New Brunswick Coal and Rly. Co				1,838 00	1,834 38	12 25		
New Westminster Southern				61 29	233 17		720 78	
Northern New Brunswick and Seaboard								
North Shore								
Ottawa and New York				1,882 32	4,624 60	1,170 28	409 56	
Pacific Great Eastern				9,023 13	12,701 57	4,215 51	7 50	120 00
Père Marquette			1,901 59	7,522 67	102,355 95	6,935 11	6,792 75	6 18
Quebec Central			16,690 70	24,268 37	31,359 98	8,256 30	745 62	504 00
Quebec, Montreal and Southern				5,854 18	33,514 26	1,244 92	2,723 54	52 50
Quebec Oriental				12,489 76	3,490 70	37 71	1,410 20	526 15
Quebec Rly., Light and Power Co				3,301 09	5,849 52	503 17	628 94	1,487 55
Red Mountain				38 66	301 48	4 44	532 89	0 04
Roberval-Saguenay				3,575 71	5,218 07	4,153 42	946 57	111 71
Rutland and Noyan				68 56	394 43	54 17	69 97	0 78
St. Lawrence and Adirondack				2,859 41	3,317 04	3,473 10	1,232 31	
Sydney and Louisburg				1,800 00	6,969 60	18,220 87		1,948 97
Temiscouata				9,897 39	3,643 85	1,447 01	567 92	1,781 84
Temiskaming and Northern Ontario		39,037 19	51,087 31	21,195 02	70,087 11	8,190 87	4,800 00	286 05
Thousand Islands								
Toronto, Hamilton and Buffalo			26,022 64	36,796 91	26,658 96	2,468 17	15,544 64	7 05
Vancouver, Victoria and Eastern			5,181 63	2,110 12	14,535 78	441 81	8,619 25	7 78
Victoria and Sidney, B.C				1,488 97	1,115 26	276 55	37 25	
Victoria Terminal Rly. and Ferry Co				73 48	69 47	52 74		
Wabash (in Canada)			16,469 80	6,278 14	82,905 91	5,475 68	5,245 08	77 25
Total	252 91	127,590 35	5,606,045 50	1,816,764 92	4,124,304 94	423,701 72	708,459 53	694,207 87

TABLE 7.—Summary of Operating Expenses for the year ending June 30, 1919—Continued.

TABLEAU 7.—Sommaire des frais d'exploitation pendant l'exercice terminé le 30 juin 1919—suite.

Name of Railway. — Nom du chemin de fer.	General Expenses—*Concluded.*—Frais généraux—*fin.* Relief Department. — Division des secours.	Pensions. — Pensions.	Stationery and Printing. — Papeterie et impressions.	Other Expenses. — Autres dépenses.	General Joint Facilities—Dr. — Facilités communes en général—Dt.	General Joint Facilities—Cr. — Facilités communes en général—Av.	Total of General Expenses. — Total des frais généraux.	Transportation for Investment Cr. — Transport pour placement—Av.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Algoma Central and Hudson Bay			2,560 52	19,503 99			75,379 68	242 82
Algoma Eastern			1,531 95	8,818 97	60 00		27,238 15	
Alberta Great Waterways			465 92	754 87			10,438 14	
Atlantic, Quebec and Western			400 15	1,248 23			16,966 20	
Brandon, Sask. and Hudson Bay		71 76	159 87	211 69			5,439 39	52 53
British Yukon			287 11	1,248 77			18,952 46	
Canada and Gulf Terminal			432 83				8,472 12	
Canada Southern		22,512 06	33,774 80	35,060 72			399,841 30	2,976 38
Canadian National Railways								
Intercolonial	8,682 42	87,245 88	26,830 14	14,301 19			449,687 13	
P. E. Island	385 72	3,929 64	1,196 89	626 46			19 994 18	
International of N.B	167 60	1,646 75	512 10	281 86			8,530 34	
St. John and Quebec		431 44		99 00			3,842 49	
Transcontinental	19,243 51	19,552 76	13,480 40	8,068 98			226,600 98	
Elgin and Havelock	14 88	153 24	45 17	23 43			772 88	
Moncton and Buctouche	21 11	210 94	65 42	34 59			1,094 79	
Salisbury and Albert	40 63	426 95	118 66	62 12			2,110 93	
St. Martins	18 24	173 94	57 14	30 73			938 69	
York and Carleton	7 84	77 41	24 15	13 03			405 82	
Canadian Northern			73,448 16	210,857 17	8,547 29	2,805 91	1,359,708 92	
Canadian Pacific			131,228 20	435,965 13	4,555 97		3,314,892 89	
Cape Breton				27 15			1,860 65	
Central Canada			360 31	1,266 18			10,031 37	
Central Vermont		480 00	1,519 66	55 44			16,991 99	
Crow's Nest Southern		80 07	182 76	211 90			7,888 10	96 07
Cumberland	151 25			3,244 75			7,234 53	
Caraquet and Gulf Shore								
Dominion Atlantic		5,827 96	4,137 92	3,489 11			80,875 42	
Eastern British Columbia			47 10	352 41			3,940 30	
Edmonton, Dunvegan and British Columbia			1,873 62	7,583 77	68 07	6 00	51,478 92	
Essex Terminal			444 81	23,277 45			28,755 58	

Esquimalt and Nanaimo			657 37	2,768 92			14,053 04	
Fredericton and Grand Lake Coal and Rly. Co.			165 71	287 44			5,945 58	
Grand Trunk System	12,462 60	252,835 65	115,944 36	113,137 82	207 99	1,994 06	2,078,575 81	1,358 94
Grand Trunk Pacific		681 60	9,973 50	32,280 24	2,535 98	15 61	318,841 36	
Grand Trunk Pacific Branch Lines		234 28	2,801 73	11,306 62			110,081 99	
Hereford		327 22	436 89	228 19			5,762 14	
Kent Northern								
Kettle Valley			927 12	1,146 09			15,571 96	
Lotbiniere and Megantic			70 75	1,161 98			7,276 14	
Maine Central			78 00	42 05			922 45	
Manitoba Great Northern		45 03	123 77	161 27			4,325 15	10 14
Maritime Coal, Rly. and Power Co	1,900 00			24 00			4,657 15	
Massawippi Valley				52 69			20,192 80	
Midland of Manitoba		189 72	813 61	524 91	2,275 64		17,865 93	
Montreal and Atlantic				412 13			54,495 96	
Morrissey, Fernie and Michel	1,827 92		414 50	275 46	6,964 80		16,987 67	
Napierville Junction			1,135 04	779 97			70,369 16	
Nelson and Fort Sheppard		61 59	135 86	178 97			5,824 98	43 98
New Brunswick Coal and Rly. Co			23 50	753 33			4,461 46	
New Westminster Southern				44 19			1,059 43	
Northern New Brunswick and Seaboard								
North Shore								
Ottawa and New York		32 64	399 90	151 17			8,670 47	
Pacific Great Eastern			1,424 07	159 06			27,650 84	
Père Marquette			8,286 58	Cr. 788 89			131,110 35	
Quebec Central		5,248 75	2,877 50	7,793 02			81,053 54	
Quebec, Montreal and Southern			4,324 10	1,077 82			48,791 32	
Quebec Oriental			468 65	1,240 42			19,663 59	
Quebec Rly., Light and Power Co			654 19	1,746 19			14,170 65	
Red Mountain		2 03	9 05	0 20			888 79	9 44
Roberval-Saguenay	28 39		369 71	2,504 97			16,908 55	
Rutland and Noyan			66 66	9 95			664 52	
St. Lawrence and Adirondack		52 65	559 10	87 96			11,581 57	
Sydney and Louisburg	186 82			15,707 45			44,833 71	
Temiscouata			734 27	3,380 55	540 00		21,992 83	
Temiskaming and Northern Ontario	3 12		5,649 20	13,167 82		162 83	123,216 36	1,348 10
Thousand Islands								
Toronto, Hamilton and Buffalo			2,382 98	46,388 23			130,246 94	
Vancouver, Victoria and Eastern		276 39	659 93	834 11	229 99	476 23	27,238 93	425 78
Victoria and Sidney, B.C			15 40	11 15			2,944 58	
Victoria Terminal Rly. and Ferry Co			9 64	6 13			211 46	
Wabash (in Canada)		857 42	4,876 37	2,560 44	1,699 14		109,975 43	789 42
Total	45,142 05	403,665 77	462,654 79	1,038,323 11	27,684 87	5,460 64	9,739,448 93	7,353 60

TABLE 7.—Summary of Operating Expenses for the year ending June 30, 1919—Continued.

TABLEAU 7.—Sommaire des frais d'exploitation pendant l'exercice terminé le 30 juin 1919—suite.

Name of Railway. — Nom du chemin de fer.	Recapitulation of Expenses.—Récapitulation des dépenses.								
	Maintenance of Way and Structures. — Entretien des voies et constructions.	Maintenance of Equipment. — Entretien du matériel.	Traffic. — Trafic.	Transportation—Rail Line. — Transport par rail.	Transportation—Water Line. — Transport par eau.	Miscellaneous Operations. — Exploitations diverses.	General Expenses. — Frais généraux.	Transportation for Investment. Cr. — Transport pour placement. Av.	Total Operating Expenses. — Total des frais d'exploitation.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Algoma Central and Hudson Bay	400,893 62	337,465 29	10,380 82	631,231 19	318,998 10	....	75,379 68	242 82	1,774,105 88
Algoma Eastern	134,520 19	183,524 72	7,571 92	293,500 83	129,427 56	....	27,238 15	....	775,783 37
Alberta Great Waterways	22,367 09	28,217 04	1,538 72	81,085 49	....	....	10,438 14	....	143,646 48
Atlantic, Quebec and Western	68,245 92	35,362 37	....	105,190 38	....	....	16,966 20	....	225,764 87
Brandon, Sask. and Hudson Bay	87,024 36	21,040 48	1,898 57	82,654 68	....	....	5,439 39	52 53	198,004 95
British Yukon	32,424 32	10,233 11	5,933 21	37,054 86	....	....	18,952 46	....	104,597 96
Canada and Gulf Terminal	18,597 29	10,492 86	2,243 30	38,094 07	....	....	8,472 12	....	77,899 64
Canada Southern	1,915,225 58	3,054,031 85	242,244 84	6,827,465 30	....	199,137 24	399,841 30	2,976 38	12,634,969 73
Canadian National Railways—									
Intercolonial	6,168,722 75	5,136,362 04	310,906 28	16,457,567 63	622,038 11	675,292 08	449,687 13	....	29,820,576 02
P. E. Island	514,099 75	232,451 38	14,178 23	846,882 24	1,834 55	....	19,994 18	....	1,629,440 33
International of N. B	166,800 94	84,393 80	5,912 40	220,740 78	....	....	8,530 34	....	486,378 26
St. John and Quebec	91,474 04	12,987 22	4,147 83	97,378 56	....	....	3,842 49	....	209,830 14
Transcontinental	3,772,065 47	2,675,643 89	168,785 53	5,856,420 92	....	81,379 77	226,600 98	....	12,780,896 56
Elgin and Havelock	37,087 79	3,653 43	514 21	20,362 96	....	....	772 88	....	62,391 27
Moncton and Buctouche	40,860 65	7,287 51	717 75	38,455 38	....	....	1,094 79	....	88,416 08
Salisbury and Albert	66,757 01	11,946 50	1,357 32	52,899 89	....	....	2,110 93	....	135,071 65
St. Martins	34,230 43	2,736 51	631 63	19,745 28	....	....	938 69	....	58,282 54
York and Carleton	6,666 41	3,388 14	277 88	17,535 66	....	....	405 82	....	28,273 91
Canadian Northern	11,883,538 52	9,483,298 66	867,299 59	25,354,333 48	12,016 70	755,848 48	1,359,708 92	....	49,716,044 35
Canadian Pacific	24,048,256 06	31,520,093 19	3,358,394 00	63,883,427 54	1,084,574 50	3,207,356 80	3,314,892 89	....	130,416,994 98
Cape Breton	10,149 98	1,215 48	25 00	15,286 33	....	....	1,860 65	....	28,537 44
Central Canada	11,859 79	6,309 22	709 28	26,305 02	....	....	10,031 37	....	55,214 68
Central Vermont	187,956 75	39,004 26	7,392 31	221,102 84	....	111 23	16,991 99	....	472,559 38
Crow's Nest Southern	148,473 23	56,136 79	2,297 04	113,052 57	....	....	7,888 10	96 07	327,751 66
Cumberland	32,839 24	30,757 18	56 97	62,599 46	....	....	7,234 53	....	133,487 38
Caraquet and Gulf Shore	....	....	....	....			....		....
Dominion Atlantic	309,635 36	188,055 04	26,810 23	693,135 98	....	....	80,875 42	....	1,298,512 03
Eastern British Columbia	14,202 06	7,710 42	804 63	20,599 93	....	....	3,940 30	....	47,257 34
Edmonton, Dunvegan and British Columbia	192,386 19	118,467 02	10,735 00	390,627 75	....	16,795 89	51,478 92	....	780,490 77

Essex Terminal	26,226 20	15,175 84	369 30	46,926 18			28,755 58		117,453 10
Esquimalt and Nanaimo	204,662 41	142,548 94	331 65	389,112 99			14,053 04		750,709 03
Fredericton and Grand Lake Coal and Rly. Co	49,637 11	8,027 05	148 13	62,073 28			5,945 58		125,831 15
Grand Trunk System	8,617,520 84	15,980,680 21	963,742 97	29,047,412 72		318,754 44	2,078,575 81	1,358 94	57,005,328 05
Grand Trunk Pacific	3,144,848 81	3,576,479 96	183,873 38	4,296,877 41		194,315 57	318,841 36		11,715,236 49
Grand Trunk Pacific Branch Lines	932,794 02	754,813 31	66,728 70	1,408,073 51		11,559 24	110,081 99		3,284,050 77
Hereford	63,820 03	55,274 17	1,862 62	125,983 74			5,762 14		252,702 70
Kent Northern									
Kettle Valley	365,520 09	104,598 99	5,579 82	326,925 92		11,846 12	15,571 96		830,042 90
Lotbiniere and Megantic	15,610 30	3,614 69	360 84	17,789 81			7,276 14		44,651 78
Maine Central	4,491 95	5,206 50	313 43	16,646 99			922 45		27,581 32
Manitoba Great Northern	86,766 48	15,693 27	1,252 97	60,108 45			4,325 15	10 14	168,136 18
Maritime Coal, Rly. and Power Co	27,590 54	10,503 31		47,084 76			4,657 15		89,835 76
Massawippi Valley	70,290 68	67,064 99	4,053 57	189,078 94			20,192 80		350,680 98
Midland of Manitoba	50,517 60	89,001 62	5,514 28	235,330 01		16,294 97	17,865 93		414,524 41
Montreal and Atlantic	370,966 53	236,319 49		852,922 75			54,495 96		1,514,704 73
Morrissey, Fernie and Michel	13,387 25	15,374 75		51,335 07			16,987 67		97,084 74
Napierville Junction	79,984 85	47,152 88	2,671 43	144,593 71			70,369 16		344,772 03
Nelson and Fort Sheppard	69,784 69	15,849 69	1,539 44	58,233 25			5,824 98	43 98	151,188 07
New Brunswick Coal and Rly. Co	64,440 35	10,781 29	58 71	24,733 25			4,461 46		104,475 06
New Westminster Southern	6,701 11	1,145 48	33 90	6,440 83			1,059 43		15,380 75
Northern New Brunswick and Seaboard									
North Shore									
Ottawa and New York	101,810 77	65,990 56	7,882 63	251,051 59			8,670 47		435,406 02
Pacific Great Eastern	157,602 48	97,340 95	3,350 71	230,109 68			27,650 84		516,054 66
Père Marquette	507,036 11	402,631 85	52,674 27	1,609 660 18		1,901 59	131,110 35		2,705,014 35
Quebec Central	446,213 05	380,048 34	29,130 15	1,050,655 28		16,690 70	81,053 54		2,003,791 06
Quebec, Montreal and Southern	204,763 93	224,606 09	11,000 47	371,473 87			48,791 32		860,635 68
Quebec Oriental	120,404 64	47,543 60		141,338 86			19,663 59		328,950 69
Quebec Rly., Light and Power Co	26,860 57	38,997 68	2,697 86	63,904 30			14,170 65		146,631 06
Red Mountain	16,753 82	2,035 64	135 64	18,364 64			888 79	9 44	38,169 09
Roberval-Saguenay	42,169 90	27,471 48	3,417 59	107,485 60			16,908 55		197,453 12
Rutland and Noyan	6,903 34	1,062 46	653 29	2,662 78			664 52		11,946 39
St. Lawrence and Adirondack	204,944 18	61,402 06	6,466 79	644,568 42			11,581 57		928,963 02
Sydney and Louisburg	194,451 47	284,094 70	2,830 64	470,407 35			44,833 71		996,617 87
Temiscouata	79,693 96	54,588 56	7,205 18	143,058 56			21,992 83		306,539 09
Temiskaming and Northern Ontario	557,678 96	591,344 99	19,770 99	1,430,915 95		51,087 31	123,216 36	1,348 10	2,772,666 46
Thousand Islands									
Toronto, Hamilton and Buffalo	404,036 16	512,253 93	36,282 54	899,550 96		26,022 64	130,246 94		2,008,393 17
Vancouver, Victoria and Eastern	585,315 12	175,839 01	8,311 13	791,005 82		5,181 63	27,238 93	425 78	1,592,465 86
Victoria and Sidney, B.C	4,788 94	2,321 77	1,069 46	21,667 26			2,944 58		32,792 01
Victoria Terminal Rly. and Ferry Co.	255 64	150 45	69 31	1,796 74			211 46		2,483 60
Wabash (in Canada)	689,636 60	969,974 18	60,784 22	2,219,935 35		16,469 80	109,975 43	789 42	4,065,986 16
Total	69,034,242 27	78,397,270 13	6,545,932 50	170,382,033 76	2,168,889 52	5,606,045 50	9,739,448 93	7,353 60	341,866,509 01

TABLE 8.—Income Account for

TABLEAU 8.—Compte du revenu pour

Number—Numéro.	Name of Railway. — Nom du chemin de fer.	Net.		Outside Operations.—Opérations extérieures.			
		Operating Revenue. — Recettes des opérations.	Operating Deficit. — Déficit des opérations.	Revenue. — Revenu.	Expense. — Dépenses.	Profit. — Profits.	Loss. — Pertes.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
1	Algoma Central and Hudson Bay	509,754 46					
2	Algoma Eastern	349,626 05					
3	Alberta Great Waterways		13,932 67	2,326 75	4,523 49		2,196 74
4	Atlantic, Quebec and Western		24,643 07				
5	Brandon, Sask. and Hudson Bay		152,846 21				
6	British Yukon	64,396 03					
7	Canada and Gulf Terminal	18,336 77					
8	Canada Southern	8,084,361 73					
9	Canadian National Railways—						
10	Intercolonial		2,842,768 52				
11	P. E. Island		842,818 93				
12	International of N.B.		253,917 99				
13	St. John and Quebec		70,844 78				
14	Transcontinental		2,385,652 90				
15	Elgin and Havelock		44,753 85				
16	Moncton and Buctouche		44,096 83				
17	Salisbury and Albert		72,707 62				
18	St. Martins		38,229 61				
19	York and Carleton		19,167 66				
20	Canadian Northern		1,477,582 81	2,650,527 03	2,299,078 61	351,448 42	
21	Canadian Pacific	32,429,475 39		6,059,119 08	4,509,135 32	1,549,983 76	
22	Cape Breton		5,685 03				
23	Central Canada		31,032 97				
24	Central Vermont		71,898 61				
25	Crow's Nest Southern		249,670 14				
26	Cumberland	24,720 54					
27	Caraquet and Gulf Shore						
28	Dominion Atlantic	210,639 97		9,225 05	10,915 51		1,690 46
29	Eastern British Columbia		17,560 69				
30	Edmonton, Dunvegan and British Columbia	59,896 83		7,514 28	7,902 41		388 13
31	Essex Terminal	44,018 05					
32	Esquimalt and Nanaimo	311,337 15					
33	Fredericton & Grand Lake Coal and Rly. Co.	40,978 50					
34	Grand Trunk System	9,423,819 20					
35	Grand Trunk Pacific		4,152,922 01	74,058 38		74,058 38	
36	Grand Trunk Pacific Lines		1,220,596 24				
37	Hereford		140,057 09				
38	Kent Northern						
39	Kettle Valley		157,575 29				
40	Lotbiniere and Megantic	5,395 60					
41	Maine Central	1,404 97					
42	Manitoba Great Northern		140,731 88				
43	Maritime Coal, Rly. and Power Co.	33,081 11					
44	Massawippi Valley		129,852 36				
45	Midland of Manitoba		107,006 07				
46	Montreal and Atlantic	78,701 54					
47	Morrissey, Fernie and Michel		4,039 51				
48	Napierville Junction	148,668 81					
49	Nelson and Fort Sheppard		95,511 42				
50	New Brunswick Coal and Rly. Co.		26,014 22				

the year ending June 30, 1919.

l'exercice terminé le 30 juin 1919.

Total.		Taxes Deduction. — Déduction des taxes.	Total.		Other income from all other sources.— Autres recettes prov. de toutes les autres sources.	Total Gross. Corporate. — Total brut du revenu.		Number.—Numéro.
Net Revenue. — Recettes nettes.	Net Deficit. — Déficit net.		Operating Income. — Opérations, revenu.	Operating Loss. — Opérations, pertes.		Income. — Revenu.	Loss. — Pertes.	
$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	
509,754 46		33,321 68	476,432 78		115,645 34	592,078 12		1
349,626 05		2,283 68	347,342 37		1,133 86	348,476 23		2
	16,129 41	2,708 16		18,837 57	18,741 41		96 16	3
	24,643 07	3,288 73		27,931 80	57,974 49	30,042 69		4
	152,846 21	895 51		153,741 72	641 96		153,099 76	5
64,396 03		6,821 05	57,574 98		15,965 00	73,539 98		6
18,336 77		1,214 81	17,121 96		570 20	17,692 16		7
8,084,361 73		341,286 72	7,743,075 01		258,331 18	8,001,406 19		8
	2,842,768 52			2,842,768 52	618,477 32		2,224,291 20	10
	842,818 93			842,818 93	333 74		842,485 19	11
	253,917 99			253,917 99	866 77		253,051 22	12
	70,844 78			70,844 78			70,844 78	13
	2,385,652 90	11,153 92		2,396,806 82	4,166 21		2,392,640 61	14
	44,753 85			44,753 85			44,753 85	15
	44,096 83			44,096 83	79 11		44,017 72	16
	72,707 62			72,707 62	18 46		72,689 16	17
	38,229 61			38,229 61			38,229 61	18
	19,167 66			19,167 66			19,167 66	19
	1,126,134 39	816,721 14		1,942,855 53	1,215,177 00		727,678 53	20
33,979,459 15		2,668,727 33	31,310,731 82		8,753,896 13	40,067,627 95		21
	5,685 03			5,685 03			5,685 03	22
	31,032 97	24 44		31,057 41			31,057 41	23
	71,898 61	5,309 16		77,207 77	22,489 94		54,717 83	24
	249,670 14	3,663 97		253,334 11	217 56		253,116 55	25
24,720 54			24,720 54			24,720 54		26
								27
208,949 51		950 25	207,999 26		15,375 00	223,374 26		24
	17,560 69	2,746 13		20,306 82			20,306 82	29
59,508 70		3,496 26	56,012 44		16,124 45	72,136 89		30
44,018 05			44,018 05			44,018 05		31
311,337 15		28,423 66	282,913 49			282,913 49		32
40,978 50		3,328 63	37,649 87			37,649 87		33
9,423,819 20		1,055,152 91	8,368,666 29		2,596,823 42	10,965,489 71		34
	4,078,863 63	54,799 06		4,133,662 69	3,683,477 72		450,184 97	35
	1,220,596 24	25,653 77		1,246,250 01	1,920 40		1,244,329 61	36
	140,057 09	1,814 84		141,871 93	28 00		141,843 93	37
								38
	157,575 29	8,603 33		166,178 62	207,652 92	41,474 30		39
5,395 60		900 00	4,495 60			4,495 60		40
1,404 97		626 71	778 26			778 26		41
	140,731 88	620 32		141,352 20	461 58		140,890 62	42
33,081 11			33,081 11			33,081 11		43
	129,852 36	2,761 82		132,614 18	1,333 02		131,281 16	44
	107,006 07	29,896 35		136,902 42	30,371 02		106,531 40	45
78,701 54		20,966 73	57,734 81		1,400 00	59,134 81		46
	4,039 51	178 04		4,217 55	16 85		4,200 70	47
148,668 81		2,235 44	146,433 37		6,576 98	153,010 35		48
	95,511 42	48 57		95,559 99	3,950 22		91,609 77	49
	26,014 22	38 87		26,053 09			26,053 09	50

10 GEORGE V, A. 1920

TABLE 8.—Income Account for the

TABLEAU 8.—Compte du revenu pour

Number.—Numéro.	Name of Railway. — Nom du chemin de fer.	Net.		Outside Operations.—Opérations extérieures.			
		Operating Revenue. — Recettes des opérations.	Operating Deficit. — Déficit des opérations.	Revenue. — Revenu.	Expense. — Dépenses.	Profit. — Profits.	Loss. — Pertes.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
51	New Westminster Southern	....	14,320 57	....	....	....	....
52	Northern New Brunswick and Seaboard............	....	....	....	....	....	....
	North Shore...............	....	....	....	....	....	....
53	Ottawa and New York.....	....	61,633 89	....	....	....	....
54	Pacific Great Eastern......	....	175,503 11	....	....	....	....
55	Père Marquette............	1,945,699 59	....	....	....	....	....
56	Quebec Central............	620,752 15	....	....	....	....	....
57	Quebec, Montreal and Southern.................	....	112,313 97	....	....	....	....
58	Quebec Oriental...........	26,594 35	....	....	....	....	....
59	Quebec Rly., Light and Power Co................	19,551 66	....	....	....	....	....
60	Red Mountain.............	....	27,569 39	....	....	....	....
61	Roberval-Saguenay........	74,310 52	....	....	....	....	....
62	Rutland and Noyan........	....	1,905 92	....	....	....	....
63	St. Lawrence and Adirondack....................	260,018 55	....	....	....	....	....
64	Sydney and Louisburg.....	114,966 26	....	....	....	....	....
65	Temiscouata...............	54,632 52	....	....	....	....	....
66	Temiskaming & Northern Ontario.................	142,406 83	....	....	....	....	....
67	Thousand Islands..........	....	....	....	....	....	....
68	Toronto, Hamilton and Buffalo..................	811,110 28	....	....	....	....	....
69	Vancouver, Victoria and Eastern..............	....	843,195 30	....	....	....	....
70	Victoria and Sidney, B.C..	....	8,712 01	....	....	....	....
71	Victoria Terminal Rly. and Ferry Co.............	....	820 89	33 15	....	33 15	....
72	Wabash (in Canada).......	1,281,829 02	....	....	....	....	....
	Totals...............	57,190,484 43	16,080,092 03	8,802,803 72	6,831,555 34	1,975,523 71	4,275 33

year ending June 30, 1919—Continued.

l'exercice terminé le 30 juin 1919—suite.

Total.		Taxes Deduction. — Déduction des taxes.	Total.		Other income from all other sources.— Autres recettes prov. de toutes les autres sources.	Total Gross. Corporate. — Total brut du revenu.		Number—Numéro.
Net Revenue. — Recettes nettes.	Net Deficit. — Déficit net.		Operating Income. — Opérations revenu.	Operating Loss. — Opérations pertes.		Income. — Revenu.	Loss. — Pertes.	
$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts...	
....	14,320 57	221 04	....	14,541 61	211 10	....	14,330 51	51
....	....	....	....	....	....	....	....	52
....	....	....	....	....	....	....	....	
....	61,633 89	7,372 79	....	69,006 68	121 63	....	68,885 05	53
....	175,503 11	....	....	175,503 11	....	....	175,503 11	54
1,945,699 59	....	1,220 02	1,944,479 57	....	2,769 91	1,947,249 48	....	55
620,752 15	....	21,169 23	599,582 92	....	7,370 33	606,953 25	....	56
....	112,313 97	7,623 22	....	119,937 19	278,560 30	158,623 11	....	57
26,594 35	....	3,093 73	23,500 62	....	6 00	23,506 62	....	58
19,551 66	....	3,226 64	16,325 02	....	....	16,325 02	....	59
....	27,569 39	1,546 52	....	29,115 91	65 28	....	29,050 63	60
74,310 52	....	554 30	73,756 22	....	50,201 89	123,958 11	....	61
....	1,905 92	28 00	....	1 933 92	4,000 00	2,066 08	....	62
260,018 55	....	12,094 79	247,923 76	....	....	247,923 76	....	63
114,966 26	....	....	114,966 26	....	....	114,966 26	....	64
54,632 52	....	4,720 00	49,912 52	....	1,378 73	51,291 25	....	65
142,406 83	....	....	142,406 83	....	74,046 04	216,452 87	....	66
....	....	....	....	....	....	....	....	67
811,110 28	....	33,985 32	777,124 96	....	185,060 00	962,184 96	....	68
....	843,195 30	76,705 76	....	919,901 06	246,851 40	....	673,049 66	69
....	8,712 01	1,075 12	....	9,787 13	....	....	9,787 13	70
....	787 74	1,415 28	....	2,203 02	311 10	....	1,891 92	71
1,281,829 02	....	....	1,281,829 02	....	....	1,281,829 02	....	72
58,738,389 60	15,656,748 82	5,316,713 75	54,488,589 71	16,723,662 68	18,501,190 97	66,823,470 35	10,557,352 35	

10 GEORGE V, A. 1920

TABLE 8.—Income Account for the

TABLEAU 8.—Compte du revenu pour

Number—Numéro.	Name of Railway. — Nom du chemin de fer.	Deductions from Gross Corporate		
		Rents Accrued for Lease of other Roads. — Loyers provenant des locations d'autres voies.	Other Rents. — Autres loyers.	Loss on Separately Operated Properties. — Pertes sur propriétés exploitées séparément.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.
1	Algoma Central and Hudson Bay	.....	39,281 70	.....
2	Algoma Eastern	.....	142,955 96	.....
3	Alberta Great Waterways	.....	17,010 45	.....
4	Atlantic, Quebec and Western	.....	30,042 69	.....
5	Brandon, Sask. and Hudson Bay	.....	1,668 46	.....
6	British Yukon	.....	.....	.....
7	Canada and Gulf Terminal	.....	.....	.....
8	Canada Southern	.....	2,268,396 71	.....
9	Canadian National Railways—			
10	Intercolonial	.....	67,810 91	.....
11	P. E. Island	.....	.....	.....
12	International of N.B	.....	21,352 80	.....
13	St. John and Quebec	.....	33,505 98	.....
14	Transcontinental	600,000 00	169,541 50	.....
15	Elgin and Havelock	.....	1,383 37	.....
16	Moncton and Buctouche	.....	1,294 80	.....
17	Salisbury and Albert	.....	3,502 20	.....
18	St. Martins	.....	898 80	.....
19	York and Carleton	.....	759 00	.....
20	Canadian Northern	225,000 00	542,965 99	.....
21	Canadian Pacific	2,372,133 58	108,211 08	.....
22	Cape Breton	.....	730 20	.....
23	Central Canada	.....	3,861 67	.....
24	Central Vermont	.....	9,213 09	.....
25	Crow's Nest Southern	.....	5,201 73	.....
26	Cumberland	.....	.....	.....
27	Caraquet and Gulf Shore	.....	.....	.....
28	Dominion Atlantic	62,120 18	43,133 11	.....
29	Eastern British Columbia	.....	5,213 05	.....
30	Edmonton, Dunvegan and British Columbia	.....	48,917 46	.....
31	Essex Terminal	.....	.....	.....
32	Esquimalt and Nanaimo	.....	52,985 59	.....
33	Fredericton and Grand Lake Coal and Rly. Co	.....	26,012 85	.....
34	Grand Trunk System	368,974 12	166,304 11	.....
35	Grand Trunk Pacific	.....	174,169 36	*2,673,248 13
36	Grand Trunk Pacific Branch Lines	.....	110 00	.....
37	Hereford	.....	610 87	.....
38	Kent Northern	.....	.....	.....
39	Kettle Valley	25,000 00	157,235 52	.....
40	Lotbiniere and Megantic	.....	2,057 14	.....
41	Maine Central	.....	60 88	.....
42	Manitoba Great Northern	.....	5,285 76	.....
43	Maritime Coal, Rly. and Power Co	.....	8,417 13	.....
44	Massawippi Valley	24,000 00	13,551 26	.....
45	Midland of Manitoba	.....	67,353 23	.....
46	Montreal and Atlantic	33,120 00	32,572 47	.....
47	Morrissey, Fernie and Michel	.....	.....	.....
48	Napierville Junction	.....	28,618 94	.....
49	Nelson and Fort Sheppard	.....	3,833 21	.....
50	New Brunswick Coal and Rly. Co	.....	2,850 57	.....
51	New Westminster Southern	.....	11 54	.....
52	Northern New Brunswick and Seaboard	.....	.....	.....
	North Shore	.....	.....	.....
53	Ottawa and New York	.....	24,358 25	.....
54	Pacific Great Eastern	.....	.....	.....

*Includes $2,474,403.55 loss G.T.P. Branch Lines. Y compris $2,474,403.55 de pertes sur les embranchements du G.T.P.

SESSIONAL PAPER No. 20b

year ending June 30, 1919—Continued.

l'exercice terminé le 30 juin 1919—suite.

Income.—Déductions du revenu brut.					Net Corporate.—Revenu net.		
Interest Accrued on Funded Debt — Intérêt couru sur dette consolidée.	Other Interest. — Autre intérêt.	Sinking Funds. — Fonds d'amortissement.	All other Deductions. — Toutes autres déductions.	Total Deductions. — Déductions totales.	Income. — Revenu.	Loss. — Pertes.	Number—Numéro.
$ cts	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	
521,100 00			249,976 32	810,358 02		218,279 90	1
158,705 45	20,576 45	9,000 00		331,237 86	17,238 37		2
133,200 00	20,386 26		4,342 09	174,938 80		175,034 96	3
				30,042 69			4
				1,668 46		154,768 22	5
102,238 00	4,431 07			106,669 07		33,129 09	6
					17,692 16		7
1,130,200 00	619,480 99		741 51	4,018,819 21	3,982,586 98		8
							9
				67,810 91		2,292,102 11	10
						842,485 19	11
				21,352 80		274,404 02	12
				33,505 98		104,350 76	13
				769,541 50		3,162,182 11	14
				1,383 37		46,137 22	15
				1,294 80		45,312 52	16
				3,502 20		76,191 36	17
				898 80		39,128 41	18
				759 00		19,926 66	19
11,445,813 33	7,245,887 28		6,641 20	19,466,307 80		20,193,986 33	20
597,125 00	9,895 06			3,087,364 72	36,977,263 23		21
				730 20		6,415 23	22
52,900 00				56,761 67		87,819 08	23
14,234 40			20,000 00	43,447 49		98,165 32	24
				5,201 73		258,318 28	25
					24,720 54		26
							27
239,926 67				345,179 96		121,805 70	28
			3 60	5,216 65		25,523 47	29
331,120 02	64,593 99		3,529 92	448,161 39		376,024 50	30
21,000 00				21,000 00	23,018 05		31
193,280 00				246,265 59	36,647 90		32
			56,318 68	82,331 53		44,681 66	33
7,621,300 44	1,875,436 83	526 85	1,953,933 96	11,986,476 31		1,020,986 60	34
6,368,084 04	1,400,907 09		13,018 34	10,629,426 96		11,079,611 93	35
680,866 56	549,097 38			1,230,073 94		**2,474,403 55	36
32,000 00			500 00	33,110 87		174,954 80	37
							38
541,200 00				723,435 52		681,961 22	39
				2,057 14	2,438 46		40
	3,150 00			3,210 88		2,432 62	41
				5,285 76		146,176 38	42
				8,417 13	24,663 98		43
				37,551 26		168,832 42	44
	127 99			67,481 22		174,012 62	45
52,650 00				118,342 47		59,207 66	46
						4,200 70	47
				28,618 94	124,391 41		48
				3,833 21		95,442 98	49
				2,850 57		28,903 66	50
				11 54		14,342 05	51
							52
				24,358 25		93,243 30	53
						175,503 11	54

**Contributed by Grand Trunk Pacific Ry. Au débit du Grand Tronc Pacifique.

TABLE 8—Income Account for the

TABLEAU 8—Compte du revenu pour

Number—Numéro.	Name of Railway. — Nom du chemin de fer.	Deductions from Gross Corporate		
		Rents Accrued for Lease of other Roads. — Loyers provenant des locations d'autres voies.	Other Rents. — Autres loyers.	Loss on Separately Operated Properties. — Pertes sur propriétés exploitées séparément.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.
55	Pere Marquette	25,447 68	652,108 64	
56	Quebec Central		74,650 65	
57	Quebec, Montreal and Southern		7,185 71	
58	Quebec Oriental		31,360 23	
59	Quebec Rly., Light and Power Co			
60	Red Mountain		219 65	
61	Roberval-Saguenay		23,172 50	
62	Rutland and Noyan			
63	St. Lawrence and Adirondack	10,000 00	210,256 88	
64	Sydney and Louisburg			
65	Temiscouata		15,429 95	
66	Temiskaming and Northern Ontario		68,042 32	
67	Thousand Islands			
68	Toronto, Hamilton and Buffalo		19,497 38	
69	Vancouver, Victoria and Eastern		240,240 91	
70	Victoria and Sidney, B.C			
71	Victoria Terminal Rly. and Ferry Co		114 28	
72	Wabash (in Canada)			
	Total	3,745,795 56	5,675,530 49	2,673,248 13

year ending June 30, 1919—Continued.

l'exercice terminé le 30 juin, 1919—suite.

Income.—Déductions du revenu brut.					Net Corporate.—Revenu net.		
Interest Accrued on Funded Debt — Intérêt couru sur dette consolidée.	Other Interest. — Autre intérêt.	Sinking Funds. — Fonds d'amortissement.	All other Deductions. — Toutes autres déductions.	Total Deductions. — Déductions totales.	Income. — Revenu.	Loss. — Pertes.	Number—Numéro.
$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	
				677,556 32	1,269,693 16		55
257,560 94				332,211 59	274,741 66		56
	258,561 22		59 38	265,806 31		107,183 20	57
100,930 75				132,290 98		108,784 36	58
					16,325 02		59
				219 65		29,270 28	60
63,000 00	9,636 94		10,638 29	106,447 73	17,510 38		61
4,000 00				4,000 00		1,933 92	62
49,007 55				269,264 43		21,340 67	63
					114,966 26		64
12,166 66		9,733 33		37,329 94	13,961 31		65
	8,986 82			77,029 14	139,423 73		66
							67
250,449 97	32,051 53			301,998 88	660,186 08		68
				240,240 91		913,290 57	69
						9,787 13	70
	Cr. 5 62			108 66		2,000 58	71
					1,281,829 02		72
30,974,059 78	12,123,201 28	19,260 18	2,319,703 29	57,530,798 71	45,019,297 70	46,283,978 41	

TABLE 8—Income Account for the

TABLEAU 8—Compte du revenu pour

Number—Numéro.	Name of Railway. — Nom du chemin de fer.	Disposition of Net Corporate Income. Dividends.—Dividendes. Common Stock. — Actions ordinaires.	Preferred Stock. — Actions privilégiées.	Total Dividends. — Total des dividendes.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.
1	Algoma Central and Hudson Bay			
2	Algoma Eastern			
3	British Yukon			
4	Canada Southern	450,000 00		450,000 00
5	Canadian Pacific	26,000,000 00	10,278,672 14	36,278,672 14
6	Hereford	32,000 00		32,000 00
7	Quebec Central	169,080 16		169,080 16
8	Quebec Railway, Light and Power Co		52,500 00	52,500 00
9	Toronto, Hamilton and Buffalo	248,187 50		248,187 50
10	Balance Railways not distributed			
	Total	26,899,267 66	10,331,172 14	37,230,439 80

year ending June 30, 1919—Concluded.

l'exercice terminé le 30 juin, 1919—fin.

—Distribution des recettes nettes des compagnies.					Balance.		
Additions and Betterments Charged to Income. — Additions et améliorations imputées au revenu.	Appropriation to Reserve. — Appropriation à la réserve.	Miscellaneous. — Divers.	Applied to Improvements. — Appliqué aux améliorations.	Total. — Total.	Credit of Profit and Loss Account. — Crédit du compte des profits et pertes.	Debit of Profit and Loss Account. — Débit du compte des profits et pertes.	Number—Numéro.
$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	
....	192,402 52	80,000 00	....	272,402 52	....	490,682 42	1
....	48,315 23	....	....	48,315 23	....	31,076 86	2
....	3,003 43	....	....	3,003 43	....	36,132 52	3
....	....	....	....	450,000 00	3,532,586 98	....	4
....	....	....	....	36,278,672 14	698,591 09	....	5
Cr. 879 95	....	....	....	31,120 05	....	206,074 85	6
....	....	....	....	169,080 16	105,661 50	....	7
....	....	....	....	52,500 00	....	36,174 98	8
....	....	....	....	248,187 50	411,998 58	....	9
....	....	....	....	....	3,090,956 36	45,857,614 62	10
Cr. 879 95	243,721 18	80,000 00	....	37,553,281 03	7,839,794 51	46,657,756 25	

TABLE 9.—Summary of Earnings and Expenses for the year ending June 30, 1919.

TABLEAU 9.—Sommaire des recettes et des dépenses pour l'année finissant le 30 juin 1919.

Name of Company. — Nom du chemin de fer.	Bridge Tolls Revenue. — Péages sur ponts. Revenu.	Sleeping Car Revenue. — Chars-dortoirs. Revenu.	Parlour and Chair Car Revenue. — Chars-palais. Revenu.	Switching Revenue. — Transbordement. Revenu.	Power Revenue. — Force motrice. Revenu.	Rents of Buildings and other Property. — Loyer d'édifices et autres propriétés.	Freight Revenue. — Fret. Revenu.	Total Revenue. — Total du revenu.	Total Operating Expenses. — Total des frais d'exploitation.	Net Operating Revenue. — Revenu net de l'exploitation.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Detroit River Tunnel Co.						1,050,000 00		1,050,000 00		1,050,000 00
International Bridge Co.	428,511 45					2,820 75		431,332 20	101,712 34	329,619 86
St. Clair Tunnel				286,288 25	24,364 90	1,442 25		312,095 40	226,845 51	85,249 89
The Pullman Co.		749,321 00	38,978 00					788,299 00	674,281 40	114,017 60
Van Buren Bridge Co.							41,533 05	41,533 05	8,605 75	32,927 30
Total	428,511 45	749,321 00	38,978 00	286,288 25	24,364 90	1,054,263 00	41,533 05	2,623,259 65	1,011,445 00	1,611,814 65

ABLE 10.—Summary of Passengers and Tons Carried, Train Mileage and Mileage Operated for the year ending June 30, 1919.

TABLEAU 10.—Résumé des voyageurs et des marchandises transportés et des milles parcourus pendant l'exercice clos le 30 juin 1919.

Name of Railway. — Nom du chemin de fer.	Tons Carried. — Tonnes de marchandises transportées	Tons Carried One Mile. — Tonnes transportées un mille.	Passengers Carried. — Voyageurs transportés.	Passengers Carried One Mile. — Voyageurs transportés un mille.	Revenue Freight-trains. — Trains donnant revenu, marchandises.	Revenue Passenger-trains. — Trains donnant revenu, voyageurs.	Revenue Mixed-trains. — Convois mixtes donnant revenu.	Special Revenue Train. — Trains spéciaux, revenu.	Total Revenue Train. — Total revenu des trains.	Non-revenue Train. — Convois sans revenu.
	No.	No.	No.	No.	Miles.	Miles.	Miles.	Miles.	Miles.	Miles.
Algoma Central and Hudson Bay	814,789	115,979,335	36,539	2,409,539	340,720	60,475	12,954	627	414,776	56,294
Algoma Eastern	1,881,132	26,579,630	46,818	1,412,430	195,330	93,853	17,812	....	306,995	1,481
Alberta Great Waterways	79,263	8,283,156	9,730	785,767	27,585	....	22,367	....	49,952	599
Atlantic, Quebec and Western	182,107	7,991,527	47,663	1,402,903	39,836	40,477	25,549	....	105,862	2,178
Brandon, Sask. and Hudson Bay	19,960	809,134	17,945	638,327	21,751	43,176	....	....	64,927	1,839
British Yukon	12,790	1,041,648	5,548	358,020	413	1,954	41,730	358	44,455	1,591
Canada and Gulf Terminal	41,399	1,224,089	24,341	558,913	....	....	22,464	576	23,040	....
Canada Southern	9,573,206	1,593,099,085	1,543,631	1,798,823,466	1,780,231	1,994,128	139,050	219	3,913,628	75,547
Canadian National Railways—										
Intercolonial	8,159,265	1,991,436,652	4,809,142	332,621,150	4,501,678	3,355,951	453,190	6,576	8,317,395	268,183
Prince Edward Island	216,007	10,907,961	365,333	10,029,941	26,235	122,262	222,320	....	370,817	8,625
International of New Brunswick	194,015	11,853,909	36,087	1,396,559	61,218	32,397	68,037	....	161,652	17,135
St. John and Quebec	94,001	3,994,324	52,165	1,180,562	8,817	....	67,860	....	76,677	2,330
Transcontinental	3,905,481	1,245,520,866	1,006,041	88,836,803	2,139,069	919,115	342,542	911	3,401,637	189,314
Elgin and Havelock	13,422	159,286	12,681	135,892	76	....	14,217	....	14,293	625
Moncton and Buctouche	21,934	433,179	29,239	669,984	132	....	20,090	....	20,222	1,785
Salisbury and Albert	63,307	1,820,329	13,549	314,737	8,921	....	30,070	....	38,991	1,090
St. Martins	13,656	212,247	8,602	156,557	10	....	17,584	....	17,594	60
York and Carleton	10,656	63,914	9,800	56,076	48	....	7,564	....	7,612	82
Canadian Northern	12,056,326	3,707,628,972	4,343,988	306,755,510	9,201,582	5,289,889	1,775,536	57,451	16,324,458	1,094,629
Canadian Pacific	25,894,741	11,307,517,134	14,542,282	1,400,656,245	19,680,710	17,756,307	1,987,553	11,222	39,435,792	997,482
Cape Breton	14,486	385,634	14,756	317,175	....	....	19,406	....	19,406	....
Central Canada	8,925	431,581	5,647	271,056	642	....	9,650	....	10,292	626
Central Vermont	254,554	8,904,255	164,254	2,999,154	58,747	112,600	44,402	....	215,749	3,146
Crow's Nest Southern	132,498	5,559,794	12,519	330,368	42,397	33,145	....	....	75,542	2,298
Cumberland	322,559	2,254,728	49,039	555,496	7,448	....	28,145	....	35,593	....
Dominion Atlantic	392,637	39,440,611	497,410	19,843,075	158,060	282,570	92,165	1,330	534,125	14,974
Eastern British Columbia	84,482	982,807	2,500	28,198	....	....	7,512	504	8,016	178
Edmonton, Dunvegan and British Columbia	143,927	28,777,770	41,972	6,302,672	153,167	79,096	7,906	9,548	249,717	11,101
Essex Terminal	430,161	4,301,610	....	....	....	....	35,000	....	35,000	....
Esquimalt and Nanaimo	681,031	21,368,449	315,456	8,325,155	126,279	151,180	4,180	178	281,817	16,757
Fredericton and Grand Lake Coal and Rly. Co.	221,731	7,103,985	14,735	337,214	....	....	29,759	....	29,759	....

TABLE 10.—Summary of Passengers and Tons Carried, Train Mileage and Mileage Operated for the year ending June 30, 1919—Concluded.

TABLEAU 10.—Résumé des voyageurs et des marchandises transportés et des milles parcourus pendant l'exercice clos le 30 juin 1919—fin.

Name of Railway. — Nom du chemin de fer.	Tons Carried. — Tonnes de marchandises transportées.	Tons Carried One Mile. — Tonnes transportées un mille.	Passengers Carried. — Voyageurs transportés.	Passengers Carried One Mile. — Voyageurs transportés un mille.	Revenue Freight-trains. — Trains donnant revenu, marchandises.	Revenue Passenger-trains. — Trains donnant revenu, voyageurs.	Revenue Mixed-trains. — Convois mixtes donnant revenu.	Special Revenue Train. — Trains spéciaux, revenu.	Total Revenue Train. — Total revenu des trains.	Non-Revenue Train. — Convois sans revenu.
	No.	No.	No.	No.	Miles.	Miles.	Miles.	Miles.	Miles.	Miles.
Grand Trunk	23,901,253	4,900,472,249	10,593,808	487,443,733	10,328,082	6,883,203	707,051	3,243	17,921,579	610,315
Grand Trunk Pacific	1,633,560	584,883,478	391,980	50,345,197	1,818,261	973,527	118,025	940	2,910,753	439,807
Grand Trunk Pacific Branch Lines	1,033,986	99,951,696	258,863	12,563,339	343,002	288,601	304,697	2,260	938,560	124,136
Hereford	122,144	3,632,496	27,646	481,681	13,337	33,160	33,108	53	79,658	1,102
Kent Northern										
Kettle Valley	242,455	18,952,176	49,579	6,485,615	168,802	193,002	36,539		398,343	58,461
Lotbiniere and Megantic	57,513	960,676	9,340	129,845			19,000		19,000	
Maine Central	278,293	1,419,294	125,134	638,183	4,115	3,706	6,205		14,026	10
Manitoba Great Northern	42,374	1,357,714	8,178	182,714	4,652	10,016	24,178		38,846	239
Maritime Coal, Rly. and Power Co	246,716	2,636,534	24,941	220,445			24,645		24,645	
Massawippi Valley	479,554	14,315,485	176,407	2,536,898	38,299	61,965	21,910		122,174	1,076
Midland of Manitoba	132,910	9,481,827	73,615	4,084,025	40,568	97,692		67	138,327	
Montreal and Atlantic	1,479,467	75,281,013	351,314	8,948,106	190,415	136,452	155,724	30	482,621	5,124
Morrissey, Fernie and Michel	338,027	2,061,965	81,900	411,957			26,303		26,303	
Napierville Junction	949,018	27,247,870	121,539	4,606,458	42,769	87,421			130,190	569
Nelson and Fort Sheppard	35,823	1,250,631	24,043	566,876	18,381	36,768			55,149	3,015
New Brunswick Coal and Rly. Co	34,849	1,937,840	25,145	569,995			34,438		34,438	
New Westminster Southern	7,363	15,508	657	8,554			2,610		2,610	
Northern New Brunswick and Seaboard										
North Shore										
Ottawa and New York	510,382	26,643,364	134,309	3,297,912	41,602	75,702			117,304	1,059
Pacific Great Eastern (did not report)										
Pere Marquette	3,310,548	616,713,972	197,141	3,957,242	889,348	197,926			1,087,274	6,535
Quebec Central	1,151,945	101,029,602	489,514	21,008,539	230,217	245,286	248,831		724,334	6,449
Quebec, Montreal and Southern	768,085	37,688,130	191,726	4,508,082	87,760	67,715	64,410		219,785	13,846
Quebec Oriental	206,085	17,573,142	42,806	2,420,868	110,659	28,755	31,895		171,309	12,067
Quebec Rly., Light and Power Co	213,151	2,738,614	38,760	253,103	27,426	2,079			29,505	364
Red Mountain	13,024	110,107	5,794	52,042			6,354		6,354	126
Roberval-Saguenay	232,291	4,030,173	42,181	708,033	25,366	29,148	15,512		70,026	3,260
Rutland and Noyan	254,593	863,070			1,893				1,893	
St. Lawrence and Adirondack	2,324,274	88,561,407	643,601	12,856,400	121,110	127,006			248 116	18,073

Sydney and Louisburg	3,280,850	36,920,398	160,421	1,872,769	137,202	31,714	17,998	....	186,914	....
Temiscouata	213,055	7,254,268	60,054	1,768,164	25,656	50,419	43,980	....	120,055	21,220
Temiskaming and Northern Ontario	1,065,726	190,721,385	463,665	27,594,993	545,467	398,056	54,481	....	998,004	16,025
Thousand Islands	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Toronto, Hamilton and Buffalo	2,702,277	101,559,377	497,437	16,355,132	168,907	203,342	....	1,137	373,386	14,715
Vancouver, Victoria and Eastern	885,339	27,953,526	176,095	4,988,525	66,425	113,964	86,782	188	267,359	27,577
Victoria and Sidney, B.C	19,599	181,095	29,327	375,972	7,168	22,650	1,055	....	30,873	....
Victoria Terminal Rly. and Ferry Co	18,435	18,250	29,804	29,506	371	1,403	66	....	1,840	....
Wabash (in Canada)	2,580,160	561,911,269	128,058	22,804,522	956,520	278,971	....	....	1,235,491	4,495
Total	116,699,572	27,724,397,202	43,754,194	3,074,664,369	55,034,882	41,048,124	7,652,411	97,418	103,832,835	4,159,614

TABLE 11.—Summary of Freight Traffic Movement for the year ending June 30, 1919.

TABLEAU 11.—Relevé du mouvement des marchandises pour l'année expirée le 30 juin 1919.

Name of Railway. — Nom du chemin de fer.	Products of Agriculture.—Produits Agricoles.							
	Grain—Grain.				Flour—Farine.			
	Originating on this road. Tons. — Tonnage issu du chemin.	Received from other roads in Canada. Tons. — Reçu d'autres chemins en Canada.	Received from U.S. roads. Tons. — Reçu d'autres chemins des E.-U.	Total freight tonnage. — Total du tonnage.	Originating on this road. Tons. — Tonnage issu du chemin.	Received from other roads in Canada. Tons. — Reçu d'autres chemins en Canada.	Received from U.S. roads. Tons. — Reçu d'autres chemins des E.-U.	Total freight tonnage. — Total du tonnage.
Algoma Central and Hudson Bay	1,919	3,530		5,449	31	5,657		5,688
Algoma Eastern	100	224		324	6	516		522
Alberta Great Waterways	3,785			3,785	430	830		1,260
Atlantic, Quebec and Western	160	520		680	280	2,960		3,240
Brandon, Sask. and Hudson Bay	10,060		42	10,102	242			242
British Yukon			1,043	1,043			503	503
Canada and Gulf Terminal	63	1,326		1,389	1	619		620
Canada Southern	70,680	8,732	563,266	642,678	31,594	27,069	159,952	218,615
Canadian National Railways—								
Intercolonial	20,752	210,373		231,125	35,546	226,141		261,687
Prince Edward Island	14,896	507		15,403	2,618	7,568		10,186
International of New Brunswick	555	1,838		2,393	71	942		1,013
St. John and Quebec	622	264		886	189	433		622
Transcontinental	35,505	589,404		624,909	10,395	114,601		124,996
Elgin and Havelock	138	134		272	215	41		256
Moncton and Buctouche	200	3		203	308			308
Salisbury and Albert	303	302		605	431	75		506
St. Martins	10			10	7	27		34
York and Carleton	80	16		96	310	7		317
Canadian Northern	2,113,624	9,071	11,726	2,134,421	171,451	27,669	1,086	200,206
Canadian Pacific	2,652,470	314,834	254,050	3,221,354	964,002	115,066	38,581	1,117,649
Cape Breton	12	114		126	17	956		973
Central Canada	903			903	6	483		489
Central Vermont	1,131	5,678	315	7,124	904	3,906		4,810
Crow's Nest Southern	91	30		121				
Cumberland	48	407		455	105	4,963		5,068
Dominion Atlantic	9,839	302		10,141	9,381	1,182		10,563
Eastern British Columbia		25		25		61		61
Edmonton, Dunvegan and British Columbia	19,748	864		20,612	854	1,936		2,790
Essex Terminal	300	1,000		1,300		400		400

Esquimalt and Nanimo	102	9,948		10,050	106	7,422		7,528
Fredericton and Grand Lake Coal and Rly. Co.								
Grand Trunk	2,330,688	93,913	396,430	2,821,031	489,064	33,520	91,777	614,361
Grand Trunk Pacific	559,393	18,148		577,541	22,129	1,680	32	23,841
Grand Trunk Pacific Branch Lines	382,079	996		383,075	11,935	126	32	12,093
Hereford	317	888	411	1,616	276	627		903
Kent Northern								
Kettle Valley	585	582		1,167		311		311
Lotbiniere and Megantic	159	451		610	14	346		360
Maine Central			718	718			204	204
Manitoba Great Northern	29,782	175	199	30,156	122		30	152
Maritime Coal, Rly. and Power Co	101	473		574	35	354		389
Massawippi Valley	219	4,743	527	5,489	75	1,167	389	1,631
Midland of Manitoba		1,573	1,177	2,750	32	33	251	316
Montreal and Atlantic	1,154	147,886	149	149,189	459	126,128	22	126,609
Morrissey, Fernie and Michel		158		158				
Napierville Junction	121	858	355	1,334		205		205
Nelson and Fort Sheppard	161	119	84	364	20	64		84
New Brunswick Coal and Rly. Co.*								
New Westminster Southern								
Northern New Brunswick and Seaboard								
North Shore								
Ottawa and New York	279	783	835	1,897	105	426	629	1,160
Pacific Great Eastern								
Père Marquette		12,444	467	12,911	849	1,026	111	1,986
Quebec Central		20,672		20,672		20,280		20,280
Quebec, Montreal and Southern	504	4,757	70	5,331	129	7,800		7,929
Quebec Oriental	430	580		1,010		4,280		4,280
Quebec Rly., Light and Power Co	4,115	890		5,005	637	452		1,089
Red Mountain			20	20				
Roberval-Saguenay	207	806		1,013		230		230
Rutland and Noyan			690	690				
St. Lawrence and Adirondack	1,171	1,524	1,060	3,755	949	1,398	3,284	5,631
Sydney and Louisburg	1,050	749		1,799	1,025	2,869		3,894
Temiscouata	1,121	1,325		2,446	1,195	904		2,099
Temiskaming and Northern Ontario	701	13,361		14,062	159	11,976		12,135
Thousand Islands								
Toronto, Hamilton and Buffalo	3,178	35,255	6,646	45,079	1,037	84,907	4,147	90,091
Vancouver, Victoria and Eastern	7,863	6,103	2,831	16,797	291	99	547	937
Victoria and Sidney, B.C.	258	150		408	11			11
Victoria Terminal Rly. and Ferry Co	289	15		304	12			12
Wabash (in Canada)	1,222	217	227,069	228,508	336		136,704	137,040
Total	8,285,243	1,530,040	1,470,180	11,285,463	1,760,396	852,738	438,281	3,051,415

*Not distributed. Non réparti.

TABLE 11.—Summary of Freight Traffic Movement for the year ending June 30, 1919—Continued.

TABLEAU 11.—Relevé du mouvement des marchandises pour l'année expirée le 30 juin 1919—suite.

Name of Railway. — Nom du chemin de fer.	Products of Agriculture—*Continued.*—Produits Agricoles—*suite.*							
	Other Mill Products—Autres produits de meunerie.				Hay—Foin.			
	Originating on this road. Tons. — Tonnage issu du chemin.	Received from other roads in Canada. Tons. — Reçu d'autres chemins en Canada.	Received from U.S. roads. Tons. — Reçu d'autres chemins des E.-U.	Total freight tonnage. — Total du tonnage.	Originating on this road. Tons. — Tonnage issu du chemin.	Received from other roads in Canada. Tons. — Reçu d'autres chemins en Canada.	Received from U.S. roads. Tons. — Reçu d'autres chemins des E.-U.	Total freight tonnage. — Total du tonnage.
Algoma Central and Hudson Bay	....	260	....	260	2,106	167	....	2,273
Algoma Eastern	5	323	....	328	781	83	....	864
Alberta Great Waterways	160	344	....	504	2,199	....	....	2,199
Atlantic, Quebec and Western	180	1,260	....	1,440	42	175	....	217
Brandon, Sask. and Hudson Bay	461	....	232	693	42	11	....	53
British Yukon	....	....	110	110	....	....	668	668
Canada and Gulf Terminal	....	....	....	....	3	1,008	....	1,011
Canada Southern	15,067	6,550	188,332	209,949	18,663	6,857	9,219	34,739
Canadian National—								
Intercolonial	26,115	70,185	....	96,300	77,232	22,557	....	99,880
Prince Edward Island	594	2,448	....	3,042	4,540	39	....	4,579
International of New Brunswick	7	87	....	94	2,007	1,765	....	3,772
St. John and Quebec	291	72	....	363	16,720	21	....	16,741
Transcontinental	32,117	3,180	....	35,297	19,196	7,166	....	26,362
Elgin and Havelock	248	130	....	378	....	....	....	....
Moncton and Buctouche	228	....	....	228	51	....	....	51
Salisbury and Albert	312	75	....	387	840	....	....	840
St. Martins	23	....	....	23	1	12	....	13
York and Carleton	47	16	....	63	1,022	....	....	1,022
Canadian Northern	95,002	15,492	8,285	118,779	158,066	6,002	2,485	166,553
Canadian Pacific	442,451	47,329	42,710	532,490	401,664	121,900	6,523	530,087
Cape Breton	....	....	....	....	10	470	....	480
Central Canada	10	120	....	130	....	....	....	....
Central Vermont	1,156	5,767	73	6,996	30,761	4,657	12	35,340
Crow's Nest Southern	104	....	....	104	208	137	12	357
Cumberland	67	780	....	847	126	544	....	670
Dominion Atlantic	6,930	2,379	....	9,309	3,219	....	....	3,219
Eastern British Columbia	....	....	....	....	....	59	....	59

Edmonton, Dunvegan and British Columbia	391	341		732	15,461			15,461
Essex Terminal	2,900	1,500		4,400	100	300		400
Esquimalt and Nanaimo	1,629	7,949		9,578	1,102	2,899		4,001
Fredericton and Grand Lake Coal and Rly. Co								
Grand Trunk	94,102	15,916	109,805	219,823	199,197	30,282	7,672	237,151
Grand Trunk Pacific	3,822	12		3,834	40,020	14,200		54,220
Grand Trunk Pacific Branch Lines	1,096	33		1,129	38,654	490		39,144
Hereford	150	517		667	94	63	18	175
Kent Northern								
Kettle Valley	64	1,834		1,898	662	2,411		3,073
Lotbiniere and Megantic	7	103		110	857	207		1,064
Maine Central			479	479			153	153
Manitoba Great Northern		50	65	115				
Maritime Coal, Rly. and Power Co	97	540		637	24	420		444
Massawippi Valley	822	1,490	471	2,783	148	856	228	1,232
Midland of Manitoba	170	491	1,132	1,793			14	14
Montreal and Atlantic	710	123,984	5,240	129,934	48,694	16,818		65,512
Morrissey, Fernie and Michel						445		445
Napierville Junction		1,363	124	1,487	11,326	21,968	51	33,345
Nelson and Fort Sheppard	308	78		386		229	40	269
New Brunswick Coal and Rly. Co*								
New Westminster Southern	35			35	206			206
Northern New Brunswick and Seaboard								
North Shore								
Ottawa and New York	229	4,290	2,446	6,965	6,125	1,631	672	8,428
Pacific Great Eastern								
Père Marquette	1,002	598	55	1,655		2,853	126	2,979
Quebec Central								
Quebec, Montreal and Southern	331	2,604		2,935	60,733	12,898		73,631
Quebec Oriental		200		200	1,200	250		1,450
Quebec Rly., Light and Power Co	39	79		118	944	739		1,683
Red Mountain					10		92	102
Roberval-Saguenay					264	1,090		1,354
Rutland and Noyan		61		61	646	37,585		38,231
St. Lawrence and Adirondack	1,278	2,179	876	4,333	41,391	43,313	26	84,730
Sydney and Louisburg	1,289	396		1,685	1,008	3,750		4,758
Temiscouata	189	81		270	349	506		855
Temiskaming and Northern Ontario	53	6,836		6,889	10,498	3,960	39	14,497
Thousand Islands								
Toronto, Hamilton and Buffalo	5,077	9,589	6,267	20,933	5,704	3,637	187	9,528
Vancouver, Victoria and Eastern	1,406	75	604	2,085	8,716	381	4,813	13,910
Victoria and Sidney, B.C		106		106	2	578		580
Victoria Terminal Rly. and Ferry Co		105		105	2	558		560
Wabash (in Canada)	394	31	87,722	88,147	817	59	3,684	4,560
Total	739,165	340,228	455,028	1,534,421	1,234,454	379,006	36,734	1,650,194

*Not distributed. Non réparti.

TABLE 11.—Summary of Freight Traffic Movement for the year ending June 30, 1919—Continued.

TABLEAU 11.—Relevé du mouvement des marchandises pour l'année expirée le 30 juin 1919—suite.

Name of Railway. — Nom du chemin de fer.	Products of Agriculture—*Continued.*—Produits Agricoles—*suite.*							
	Tobacco—Tabac.				Cotton—Coton.			
	Originating on this road. Tons. — Tonnage issu du chemin.	Received from other roads in Canada. Tons. — Reçu d'autres chemins en Canada.	Received from U.S. roads. Tons. — Reçu d'autres chemins des Etats-Unis.	Total freight tonnage. — Total du tonnage.	Originating on this road. Tons. — Tonnage. issu du chemin.	Received from other roads in Canada. Tons. — Reçu d'autres chemins en Canada.	Received from U.S. roads. Tons. — Reçu d'autres chemins des Etats-Unis.	Total freight tonnage. — Total du tonnage.
Algoma Central and Hudson Bay								
Algoma Eastern								
Alberta Great Waterways	34			34				
Atlantic, Quebec and Western								
Brandon, Sask. and Hudson Bay								
British Yukon			31	31				
Canada and Gulf Terminal	1	1		2				
Canada Southern	1,958	80	6,885	8,923			16,449	16,449
Canadian National Railways—								
Intercolonial	1,258	3,454		4,712	1,074	1,094		2,168
Prince Edward Island	105	189		294	21	11		32
International of New Brunswick	200	164		364				
St. John and Quebec								
Transcontinental	1,011	438		1,449	1,250	90		1,340
Elgin and Havelock								
Moncton and Buctouche	18			18				
Salisbury and Albert								
St. Martin's								
York and Carleton								
Canadian Northern	60			60	229			229
Canadian Pacific	7,593	7,028	5,315	19,936	12	8,401	23,500	31,913
Cape Breton								
Central Canada		20		20				
Central Vermont								
Crow's Nest Southern								
Cumberland		4		4				
Dominion Atlantic	120	24		144	1,005			1,005
Eastern British Columbia								
Edmonton, Dunvegan and British Columbia	59			59				
Essex Terminal								

Esquimalt and Nanaimo								
Fredericton and Grand Lake Coal and Rly. Co								
Grand Trunk	2,603	355	9,935	12,893	2,342	1,149	41,033	44,524
Grand Trunk Pacific	99	25		124	39	10		49
Grand Trunk Pacific Branch Lines	54	22		76	12			12
Hereford	5	7	3	15				
Kent Northern								
Kettle Valley								
Lotbiniere and Megantic	1	1		2				
Maine Central								
Manitoba Great Northern								
Maritime Coal, Rly. and Power Co		6		6				
Massawippi Valley					18		1,592	1,610
Midland of Manitoba								
Montreal and Atlantic		448	183	631		7,585	5,603	13,188
Morrissey, Fernie and Michel								
Napierville Junction			163	163		75	167	242
Nelson and Fort Sheppard								
New Brunswick Coal and Rly. Co*								
New Westminster Southern								
Northern New Brunswick and Seaboard								
North Shore								
Ottawa and New York		1	14	15	41	156	418	615
Pacific Great Eastern								
Père Marquette			661	661			331	331
Quebec Central								
Quebec, Montreal and Southern					12	197		209
Quebec Oriental								
Quebec Rly., Light and Power Co	31	1		32	548	3,294		3,842
Red Mountain								
Roberval-Saguenay								
Rutland and Noyan								
St. Lawrence and Adirondack	577	257	260	1,094	60	205	1,676	1,941
Sydney and Louisburg	6	19		25				
Temiscouata	9	8		17				
Temiskaming and Northern Ontario		193		193				
Thousand Islands								
Toronto, Hamilton and Buffalo	58		1,034	1,092			3,161	3,161
Vancouver, Victoria and Eastern		871	31	902		40	769	809
Victoria and Sidney, B.C								
Victoria Terminal Rly. and Ferry Co								
Wabash (in Canada)			2,517	2,517		15	46,973	46,988
Total	15,860	13,616	27,032	56,508	6,663	22,322	141,672	170,657

*Not distributed. Non réparti.

TABLE 11.—Summary of Freight Traffic Movement for the year ending June 30, 1919—Continued.
TABLEAU 11.—Relevé du mouvement des marchandises pour l'année expirée le 30 juin 1919—suite.

Name of Railway. — Nom du chemin de fer.	Products of Agriculture—*Continued*.—Produits agricoles—*suite*.							
	Fruits and Vegetables.—Fruits et légumes.				Other Products of Agriculture.—Autres produits agricoes.			
	Originating on this road. Tons. — Tonnage issu du chemin.	Received from other roads in Canada. Tons. — Reçu d'autres chemins en Canada.	Received from U.S. roads. Tons. — Reçu d'autres chemins des Etats-Unis.	Total freight tonnage. — Total du tonnage.	Originating on this road. Tons. — Tonnage. issu du chemin.	Received from other roads in Canada. Tons. — Reçu d'autres chemins en Canada.	Received from U.S. roads. Tons. — Reçu d'autres chemins des Etats-Unis.	Total freight tonnage. — Total du tonnage.
Algoma Central and Hudson Bay	135	199		334	14	32		46
Algoma Eastern					78	14		92
Alberta Great Waterways	440			440	141			141
Atlantic, Quebec and Western	3,160	85		3,245	551	92		643
Brandon, Sask. and Hudson Bay	122	15	675	812	176			176
British Yukon			495	495				
Canada and Gulf Terminal	5,952	149		6,101				
Canada Southern	61,220	12,057	210,280	283,557	5,680	8,142	93,049	106,871
Canadian National Railways—								
Intercolonial	88,975	21,298		110,273	15,514	51,162		66,676
Prince Edward Island	23,895	146		24,041	2,423	328		2,751
International of New Brunswick	376	335		711	16	10		26
St. John and Quebec	9,119	215		9;334	428			428
Transcontinental	26,149	11,067		37,216	7,648	3,172		10,820
Elgin and Havelock	741			741	22			22
Moncton and Buctouche	1,299			1,299	36	1		37
Salisbury and Albert	96			96	31			31
St. Martin's	52			52	3			3
York and Carleton	65			65	18	3		21
Canadian Northern	105,067	13,787	5,724	124,578	2,483		687	3,170
Canadian Pacific	319,261	82,968	97,050	499,279	103,050	55,392	9,214	167,656
Cape Breton								
Central Canada	6	260		266		28		28
Central Vermont					3,693	3,127	1,106	7,926
Crow's Nest Southern			337	337				
Cumberland	71	354		425		199		199
Dominion Atlantic	63,963	275		64,238	429	461		890
Eastern British Columbia		23		23				
Edmonton, Dunvegan and British Columbia	1,610	278		1,888	115	1		116
Essex Terminal	400	300		700	300	600		900

Esquimalt and Nanaimo	927	749	....	1,676	200	358	....	558
Fredericton and Grand Lake Coal and Rly. Co.	....	....	....	....	2,239	....	....	2,239
Grand Trunk	138,393	21,146	176,303	335,842	44,548	5,203	55,305	105,056
Grand Trunk Pacific	3,105	3,486	16	6,607	8,034	1,097	....	9,131
Grand Trunk Pacific Branch Lines	2,540	4,300	176	7,016	4,108	507	....	4,615
Hereford	10	5	18	33	215	3	....	218
Kent Northern	....	....	....	....	....	....	....	....
Kettle Valley	4,025	1,355	20	5,400	....	....	....	....
Lotbiniere and Megantic	6	38	....	44	67	71	....	138
Maine Central	....	....	671	671	....	....	....	....
Manitoba Great Northern	55	....	406	461	753	....	63	816
Maritime Coal Rly. and Power Co.	43	99	....	142	....	....	....	....
Massawippi Valley	342	897	286	1,525	980	300	30	1,310
Midland of Manitoba	566	133	15,022	15,721	143	93	283	519
Montreal and Atlantic	461	12,603	47	13,111	119	10,338	1,509	11,966
Morrissey, Fernie and Michel	....	....	....	....	....	....	....	....
Napierville Junction	120	377	1,543	2,040	....	....	....	....
Nelson and Fort Sheppard	35	....	167	202	....	....	....	....
New Brunswick Coal and Rly. Co.*	....	....	....	....	1,943	....	....	1,943
New Westminster Southern	196	....	....	196	....	....	....	....
Northern New Brunswick and Seaboard	....	....	....	....	....	....	....	....
North Shore	....	....	....	....	....	....	....	....
Ottawa and New York	103	860	1,102	2,065	1	192	355	548
Pacific Great Eastern	....	....	....	....	....	....	....	....
Pere Marquette	2,103	18,923	5,458	26,484	1,052	952	3,955	5,959
Quebec Central	....	....	....	....	5,886	884	....	6,770
Quebec, Montreal and Southern	851	442	....	1,293	....	....	....	....
Quebec Oriental	9,320	3,650	....	12,970	1,679	432	....	2,111
Quebec Rly., Light and Power Co.	294	100	....	394	295	95	....	390
Red Mountain	....	....	55	55	....	....	....	....
Roberval-Saguenay	111	....	....	111	....	....	....	....
Rutland and Noyan	....	76	....	76	....	....	175	175
St. Lawrence and Adirondack	716	2,198	1,633	4,547	610	1,215	3,236	5,061
Sydney and Louisburg	863	960	....	1,823	498	701	....	1,199
Temiscouata	1,045	42	....	1,087	....	....	....	....
Temiskaming and Northern Ontario	2,314	6,774	119	9,207	....	279	....	279
Thousand Islands	....	....	....	....	....	....	....	....
Toronto, Hamilton and Buffalo	6,680	12,748	10,324	29,752	395	4,479	8,869	13,743
Vancouver, Victoria and Eastern	21,763	458	15,326	37,547	1,332	9,580	373	11,285
Victoria and Sydney, B.C.	45	805	....	850	....	....	....	....
Victoria Terminal Rly. and Ferry Co.	43	785	....	828	....	32	....	32
Wabash (in Canada)	7,598	173	71,057	78,828	2,989	208	58,728	61,925
	916,847	237,993	614,310	1,769,150	220,935	159,783	236,937	617,655

*Not distributed. Non réparti.

TABLE 11.—Summary of Freight Traffic Movement for the year ending June 30, 1919—Continued.

TABLEAU 11.—Relevé du mouvement des merchandises pour l'année expirée le 30 juin 1919—suite.

Name of Railway. — Nom du chemin de fer.	Products of Animals—*Continued.*—Produits des animaux—*suite.*							
	Live Stock.—Bétail.				Dressed meats.—Viandes préparées.			
	Originating on this road. Tons. — Tonnage issu du chemin.	Received from other roads in Canada. Tons. — Reçu d'autres chemins en Canada.	Received from U.S. roads Tons. — Reçu d'autres chemins des Etats-Unis.	Total freight tonnage. — Total du tonnage.	Originating on this road Tons. — Tonnage issu du chemin.	Received from other roads in Canada. Tons. — Reçu d'autres chemins en Canada.	Received from U.S. roads. Tons. — Reçu d'autres chemins des Etats-Unis.	Total freight tonnage. — Total du tonnage.
Algoma Central and Hudson Bay	672	33	...	705	...	15	...	15
Algoma Eastern	900	21	...	921	...	...	...	...
Alberta Great Waterways	2,229	540	...	2,769	62	...	...	62
Atlantic, Quebec and Western	70	50	...	120	52	455	...	507
Brandon, Sask. and Hudson Bay	80	...	114	194	...	...	...	...
British Yukon	...	...	100	100	...	...	69	69
Canada and Gulf Terminal	745	229	...	974	29	4	...	33
Canada Southern	31,592	4,534	150,071	186,197	15,123	807	461,175	477,105
Canadian National Railways—								
Intercolonial	25,810	5,890	...	31,700	5,617	8,456	...	14,073
Prince Edward Island	11,298	271	...	11,569	2,017	35	...	2,052
International of New Brunswick	1,312	146	...	1,458	67	107	...	174
St. John and Quebec	130	10	...	140	8	...	...	8
Transcontinental	7,468	1,353	...	8,821	5,038	727	...	5,765
Elgin and Havelock	16	...	...	16	16	...	...	16
Moncton and Buctouche	133	...	...	133	69	...	...	69
Salisbury and Albert	293	...	...	293	1	...	...	1
St. Martin's	2	...	...	2	7	...	...	7
York and Carleton	104	1	...	105	19	...	...	19
Canadian Northern	237,674	11,653	329	249,656	10,974	2,980	202	14,156
Canadian Pacific	522,459	59,671	10,273	592,403	77,600	6,730	35,847	120,177
Cape Breton	2	19	...	21	...	...	...	...
Central Canada	470	1,019	...	1,489	1	2	...	3
Central Vermont	5,457	244	...	5,701	...	...	...	...
Crow's Nest Southern	33	...	...	33	...	...	...	...
Cumberland	8	63	...	71	21	281	...	302
Dominion Atlantic	2,718	200	...	2,918	819	25	...	844
Eastern British Columbia	11	...	...	11	...	...	...	...
Edmonton, Dunvegan and British Columbia	6,697	2,841	...	9,538	39	...	...	39
Essex Terminal	400	400	...	800	...	200	...	200

Esquimalt and Nanaimo	355	117		472	31	1,225		1,256
Fredericton and Grand Lake Coal and Rly. Co.								
Grand Trunk	366,195	36,341	44,393	446,929	85,978	13,728	284,499	384,205
Grand Trunk Pacific	66,704	5,956	10	72,670	1,267	27		1,294
Grand Trunk Pacific Branch Lines	31,865	402	10	32,277	489	11		500
Hereford	262	16	10	288	5	6	1	12
Kent Northern								
Kettle Valley	3,819	244		4,063	1	30		31
Lotbiniere and Megantic	30	17		47		13		13
Maine Central			3	3				
Manitoba Great Northern	59	10	11	80				
Maritime Coal Rly. and Power Co.	37	3		40		12		12
Massawippi Valley	996	442	1,358	2,796		40	51	91
Midland of Manitoba	454	603	410	1,467	310	257		567
Montreal and Atlantic	5,488	5,234	621	11,343		3,690	23	3,713
Morrissey, Fernie and Michel		12		12				
Napierville Junction	845	408	264	1,517		333		333
Nelson and Fort Sheppard	30		35	65				
New Brunswick Coal and Rly. Co.*								
New Westminster Southern		10		10				
Northern New Brunswick and Seaboard								
North Shore								
Ottawa and New York	2,485	6	16	2,507				
Pacific Great Eastern								
Pere Marquette	65	3,396	181	3,642				
Quebec Central	9,401			9,401				
Quebec, Montreal and Southern	2,179	36		2,215		14		14
Quebec Oriental	3,199	471		3,670	360	640		1,000
Quebec Rly., Light and Power Co.	205	137		342	116	40		156
Red Mountain			11	11				
Roberval-Saguenay		10		10	22			22
Rutland and Noyan		7		7				
St. Lawrence and Adirondack	497	232	330	1,059	107	62	421	590
Sydney and Louisburg	52	324		376	3,120	123		3,243
Temiscouata	3,209	93		3,302	46	43		89
Temiskaming and Northern Ontario	1,270	4,321		5,591	75	3,378		3,453
Thousand Islands								
Toronto, Hamilton and Buffalo	5,805	6,302	943	13,050	160	271	1,078	1,509
Vancouver, Victoria and Eastern	501	63	2,717	3,281	38	15	659	712
Victoria and Sydney, B.C.					2	3		5
Victoria Terminal Rly. and Ferry Co.					2	3		5
Wabash (in Canada)	1,686	982	18,107	20,775			35,400	35,400
Total	1,366,476	155,383	230,317	1,752,176	209,708	44,788	819,425	1,073,921

*Not distributed. Non réparti.

TABLE 11.—Summary of Freight Traffic Movement for the year ending June 30, 1919—Continued.

TABLEAU 11.—Relevé du mouvement des marchandises pour l'année expirée le 30 juin 1919—suite.

Name of Railway. — Nom du chemin de fer.	Products of Animals—*Continued.*—Produits des animaux—*suite.* Other Packing House Products. Autres viandes de conserve et salaisons. Originating on this road Tons. — Tonnage issu du chemin.	Received from other roads in Canada. Tons. — Reçu d'autres chemins en Canada.	Received from U.S. roads. Tons. — Reçu d'autres chemins des Etats-Unis.	Total freight tonnage. — Total du tonnage.	Poultry, Game and Fish. Volaille, gibier et poisson. Originating on this road Tons. — Tonnage issu du chemin.	Received from other roads in Canada. Tons. — Reçu d'autres chemins en Canada.	Received from U.S. roads Tons. — Reçu d'autres chemins des Etats-Unis.	Total freight tonnage. — Total du tonnage.
Algoma Central and Hudson Bay						32		32
Algoma Eastern								
Alberta Great Waterways	114			114	777			777
Atlantic, Quebec and Western	12	52		64	9,345			9,345
Brandon, Sask. and Hudson Bay								
British Yukon			166	166			18	18
Canada and Gulf Terminal	183	2		185	167	2		169
Canada Southern	49,167	2,727	401,405	453,299	2,273	1,504	63,691	67,468
Canadian National Railways—								
Intercolonial	1,496	11,664		13,160	54,432	37,397		91,829
Prince Edward Island	1,369	796		2,165	3,934	175		4,109
International of New Brunswick	3	32		35	29	6		35
St. John and Quebec	52	3		55	25			25
Transcontinental	908	1,006		1,914	22,734	2,260		24,994
Elgin and Havelock								
Moncton and Buctouche	33			33	578			578
Salisbury and Albert	1			1				
St. Martin's					1			1
York and Carleton	17			17	5	1		6
Canadian Northern	6,348	3,494	632	10,474	27,444	2,926	236	30,606
Canadian Pacific	108,708	23,371	138,760	270,839	56,911	24,538	3,647	85,096
Cape Breton					100			100
Central Canada	1	65		66		9		9
Central Vermont	12	93		105	9	59		68
Crow's Nest Southern								
Cumberland	3	47		50	3	18		21
Dominion Atlantic	619	20		639	4,328	16		4,344
Eastern British Columbia								
Edmonton, Dunvegan and British Columbia	212			212	1,021			1,021
Essex Terminal						100		100

Esquimalt and Nanaimo	242	1,513		1,755	2,913	60		2,973
Fredericton and Grand Lake Coal and Rly. Co.								
Grand Trunk	18,165	367	63,776	82,308	1,977	36,351	45,395	83,723
Grand Trunk Pacific	4,254	1,021		5,275	23,306	1,890		25,196
Grand Trunk Pacific Branch Lines	885	606		1,491	535	110		645
Hereford	52	3		55	1	3		4
Kent Northern								
Kettle Valley								
Lotbinière and Megantic		53		53				
Maine Central								
Manitoba Great Northern						15		15
Maritime Coal Rly. and Power Co	8	46		54		8		8
Massawippi Valley		46	92	138		5,280	399	5,679
Midland of Manitoba	23	166	18	207	1,234	5,373	89	6,696
Montreal and Atlantic		6,500		6,500		5,532	3,612	9,144
Morrissey, Fernie and Michel								
Napierville Junction	90	356	268	714		27		27
Nelson and Fort Sheppard								
New Brunswick Coal and Rly. Co								
New Westminster Southern								
Northern New Brunswick and Seaboard								
North Shore								
Ottawa and New York		1		1	14	1	922	937
Pacific Great Eastern								
Père Marquette	73	252	668	993	138		186	324
Quebec Central								
Quebec, Montreal and Southern	316	285		601	50	16		66
Quebec Oriental	118	95		213	200	9,346		9,546
Quebec Rly., Light and Power Co	392	47		439	14	1		15
Red Mountain								
Roberval-Saguenay								
Rutland and Noyan						41		41
St. Lawrence and Adirondack	82	1,334	4,226	5,642	434	12,642	337	13,413
Sydney and Louisburg	455	545		1,000	310	47		357
Temiscouata	209	10		219	39	32		71
Temiskaming and Northern Ontario		386	17	403		14,130		14,130
Thousand Islands								
Toronto, Hamilton and Buffalo	5,641	1,300	10,943	17,884	76	1,030	1,012	2,118
Vancouver, Victoria and Eastern	1,402	312	22	1,736	3,844	234	25	4,103
Victoria and Sidney, B.C.		2		2		2		2
Victoria Terminal Rly. and Ferry Co		2		2		3		3
Wabash (in Canada)	41		65,630	65,671	862		49,266	50,128
Total	201,706	58,620	686,623	946,949	220,063	161,217	168,835	550,115

TABLE 11.—Summary of Freight Traffic Movement for the year ending June 30, 1919—Continued.

TABLEAU 11.—Relevé du mouvement des marchandises pour l'année expirée le 30 juin 1919—suite.

Name of Railway. — Nom du chemin de fer.	Products of Animals—*Continued*.—Produits des animaux—*suite*.							
	Wool—Laine.				Hides and Leather—Peaux et cuir.			
	Originating on this road Tons. — Tonnage issu du chemin.	Received from other roads in Canada. Tons. — Reçu d'autres chemins en Canada.	Received from U.S. roads. Tons. — Reçu d'autres chemins des Etats-Unis.	Total freight tonnage. — Total du tonnage.	Originating on this road. Tons. — Tonnage issu du chemin.	Received from other roads in Canada. Tons. — Reçu d'autres chemins en Canada.	Received from U.S. roads. Tons. — Reçu d'autres chemins des Etats-Unis.	Total freight tonnage. — Total du tonnage.
Algoma Central and Hudson Bay								
Algoma Eastern	10			10				
Alberta Great Waterways	1			1	2			2
Atlantic, Quebec and Western	4	1		5	15	4		19
Brandon, Sask. and Hudson Bay								
British Yukon								
Canada and Gulf Terminal	17			17	25	1		26
Canada Southern	430	109	11,594	12,133	3,047	2,239	29,153	34,439
Canadian National Railways								
Intercolonial	1,465	687		2,152	5,395	1,061		6,456
Prince Edward Island	112			112	527	30		557
International of New Brunswick	5			5	48			48
St. John and Quebec	2			2	1			1
Transcontinental	504	2		506	4,984	382		5,366
Elgin and Havelock								
Moncton and Buctouche	3			3	10			10
Salisbury and Albert					9			9
St. Martin's					1			1
York and Carleton	18			18	11			11
Canadian Northern	6		12	18	4,627	2,546		7,173
Canadian Pacific	13,157	11,792	2,791	27,740	28,647	16,138	26,621	71,406
Cape Breton	9			9	23			23
Central Canada					16			16
Central Vermont					942	541	157	1,640
Crow's Nest Southern								
Cumberland	4	6		10	10			10
Dominion Atlantic	637	31		668	1,101	32		1,133
Eastern British Columbia								
Edmonton, Dunvegan and British Columbia	2			2	37	10		47
Essex Terminal								

Fsquimalt and Nanaimo	305			305				
Eredericton and Grand Lake Coal and Rly. Co.								
Grand Trunk	862	803	6,500	8,165	27,292	6,356	34,192	67,840
Grand Trunk Pacific	53	3		56	2,384	36		2,420
Grand Trunk Pacific Branch Lines	55			55	834	16		850
Hereford	9			9	6	2		8
Kent Northern								
Kettle Valley					11	3		14
Lotbiniere and Megantic					20	2		22
Maine Central			20	20				
Manitoba Great Northern								
Maritime Coal Rly. and Power Co					4			4
Massawippi Valley	6	63	95	164		432	49	481
Midland of Manitoba					144	592		736
Montreal and Atlantic	40	5,618	784	6,442	933	31,326	3,121	35,380
Morrissey, Fernie and Michel								
Napierville Junction						236		236
Nelson and Fort Sheppard								
New Brunswick Coal and Rly. Co								
New Westminster Southern					13			13
Northern New Brunswick and Seaboard								
North Shore								
Ottawa and New York			67	67	14	12	286	312
Pacific Great Eastern								
Père Marquette	60		279	339	105		16,116	16,221
Quebec Central								
Quebec, Montreal and Southern					13	18		31
Quebec Oriental	6	1		7	51	25		76
Quebec Rly., Light and Power Co					22	4		26
Red Mountain								
Roberval-Saguenay								
Rutland and Noyan		17		17				
St. Lawrence and Adirondack	72		19	91	659	367	149	1,175
Sydney and Louisburg					107	25		132
Temiscouata	7			7	60	7		67
Temiskaming and Northern Ontario						2,569		2,569
Thousand Islands								
Toronto, Hamilton and Buffalo	232	460	301	993	208	1,733	804	2,745
Vancouver, Victoria and Eastern	990	2,290	141	3,421	1,337	2,816		4,153
Victoria and Sidney, B.C								
Victoria Terminal Rly. and Ferry Co								
Wabash (in Canada)	11	10	9,967	9,988	27		17,124	17,151
Total	19,094	21,893	32,570	73,557	83,722	69,561	127,772	281,055

TABLE 11.—Summary of Freight Traffic Movement for the year ending June 30, 1919—Continued.

TABLEAU 11.—Relevé du mouvement du trafic des marchandises pour l'année expirée le 30 juin 1919—suite.

Name of Railway. — Nom du chemin de fer.	Products of Animals—*Concluded.* Produits des animaux—*fin.* Other Animal Products. Autres produits des animaux.				Products of Mines.—Produits des mines. Anthracite Coal.—Houille anthracite.			
	Originating on this road Tons. — Tonnage issu du chemin.	Received from other roads in Canada. Tons. — Reçu d'autres chemins en Canada.	Received from U.S. roads. Tons. — Reçu d'autres chemins des Etats-Unis.	Total freight tonnage. — Total du tonnage.	Originating on this road. Tons. — Tonnage issu du chemin.	Received from other roads in Canada. Tons. — Reçu d'autres chemins en Canada.	Received from U.S. roads. Tons. — Reçu d'autres chemins des Etats-Unis.	Total freight tonnage. — Total du tonnage.
Algoma Central and Hudson Bay								
Algoma Eastern					1,098	2,649		3,747
Alberta Great Waterways	47			47				
Atlantic, Quebec and Western	95	110		205		150		150
Brandon, Sask. and Hudson Bay			20	20				
British Yukon								
Canada and Gulf Terminal								
Canada Southern	11,172	6,584	131,247	149,003			1,161,743	1,161,743
Canadian National Railways—								
Intercolonial	17,560	14,012		31,572	3,107	18,964		22,071
Prince Edward Island	1,163	134		1,297	351	787		1,138
International of New Brunswick		14		14				
St. John and Quebec	5			5				
Transcontinental	3,121	463		3,584	59,231	21,148		80,379
Elgin and Havelock	461			461				
Moncton and Buctouche	109			109				
Salisbury and Albert	96			96				
St. Martin's								
York and Carleton	21			21				
Canadian Northern	219		111	330	333,038	29,757	13,565	376,360
Canadian Pacific	135,281	19,317	40,640	195,238	54,418	949,303	38,290	1,042,011
Cape Breton								
Central Canada		56		56				
Central Vermont	645	2,107	258	3,010	483	3,135	9,647	13,265
Crow's Nest Southern			33	33				
Cumberland								
Dominion Atlantic	9,058	115		9,173	11,022			11,022

Eastern British Columbia								
Edmonton, Dunvegan and British Columbia	139			139				
Essex Terminal	200	100		300		2,800		2,800
Esquimalt and Nanaimo	335	347		682		107		107
Fredericton and Grand Lake Coal and Rly. Co								
Grand Trunk	56,487	3,036	70,027	129,550	36,095	187,590	2,745,109	2,968,794
Grand Trunk Pacific	174			174				
Grand Trunk Pacific Branch Lines	82			82				
Hereford	168			168	16			16
Kent Northern								
Kettle Valley								
Lotbinière and Megantic	20	5		25		9		9
Maine Central								
Manitoba Great Northern						85	87	172
Maritime Coal, Rly. and Power Co								
Massawippi Valley	170	129	241	540			5,752	5,752
Midland of Manitoba	651	36	37	724			408	408
Montreal and Atlantic	1,861	12,337	577	14,775		5,029	1,130	6,159
Morrissey, Fernie and Michel								
Napierville Junction						46	358,448	358,494
Nelson and Fort Sheppard			69	69				
New Brunswick Coal and Rly. Co								
New Westminster Southern								
Northern New Brunswick and Seaboard								
North Shore								
Ottawa and New York	2,508	24	76	2,608	49		54,470	54,519
Pacific Great Eastern								
Père Marquette	610	229	817	1,656			364,160	364,160
Quebec Central						9,232		9,232
Quebec, Montreal and Southern					242	7,763	20,086	28,091
Quebec Oriental	403	275		678		480		480
Quebec Rly., Light and Power Co	21	2		23	2,366	552		2,918
Red Mountain			17	17				
Roberval-Saguenay					69			69
Rutland and Noyan			158	158			2,120	2,120
St. Lawrence and Adirondack	980	1,178	1,267	3,425			331,078	331,078
Sydney and Louisburg	26	3		29	125			125
Temiscouata								
Temiskaming and Northern Ontario	11	973		984	101	1,390	13,156	14,647
Thousand Islands								
Toronto, Hamilton and Buffalo	2,892	7,721	2,446	13,059			278,064	278,064
Vancouver, Victoria and Eastern	3,937	254	254	4,445				
Victoria and Sidney, B.C								
Victoria Terminal Rly. and Ferry Co								
Wabash (in Canada)	5,333	283	22,243	27,859		583	220,752	221,335
Total	256,061	69,844	270,538	596,443	501,811	1,241,559	5,618,065	7,361,435

TABLE 11.—Summary of Freight Traffic Movement for the year ending June 30, 1919—Continued.

TABLEAU 11.—Relevé du mouvement des marchandises pour l'année expirée le 30 juin, 1919—suite.

Name of Railway. — Nom du chemin de fer.	Products of Mines—*Continued.*—Produits des mines—*suite.* Bituminous Coal.—Houille bitumineuse.				Coke.			
	Originating on this road Tons. — Tonnage issu du chemin.	Received from other roads in Canada. Tons. — Reçu d'autres chemins en Canada.	Received from U.S. roads. Tons. — Reçu d'autres chemins des Etats-Unis.	Total freight tonnage. — Total du tonnage.	Originating on this road. Tons. — Tonnage issu du chemin.	Received from other roads in Canada. Tons. — Reçu d'autres chemins en Canada.	Received from U.S. roads. Tons. — Reçu d'autres chemins des Etats-Unis.	Total freight tonnage. — Total du tonnage.
Algoma Central and Hudson Bay	92,238	2,795		95,033				
Algoma Eastern	94,305	436		94,741	40	90,258		90,298
Alberta Great Waterways	1,036	170		1,206				
Atlantic, Quebec and Western		66,517		66,517				
Brandon, Sask. and Hudson Bay	294	293	288	875				
British Yukon			87	87				
Canada and Gulf Terminal	383	422		805				
Canada Southern			828,982	828,982	39,313		155,015	194,328
Canadian National Railways—								
Intercolonial	2,288,229	309,790		2,598 019	14,839	6,863		21,702
Prince Edward Island	7,061	13,965		21,025		5		5
International of New Brunswick	1,505	326		1,831				
St. John and Quebec	79	4,354		4,433	1			1
Transcontinental	575,173	147,004		722,177	2,845	226		3,071
Elgin and Havelock	40			40				
Moncton and Buctouche	462			462				
Salisbury and Albert	2,630	600		3,230				
St. Martin's	67			67				
York and Carleton	1	3		4				
Canadian Northern	1,384,011	541,488	78,687	2,004,186	12,280	52,628	1,344	66,252
Canadian Pacific	1,200,683	1,894,302	137,584	3,234,569	170,733	89,707	11,842	272,282
Cape Breton		130		130				
Central Canada		596		596				
Central Vermont	669	11,890	11,972	24,531		197	123	320
Crow's Nest Southern	6,260	4,873		11,133	55,967			55,967
Cumberland	290,983			290,983				
Dominion Atlantic	46,894			46,894	1,679			1,679
Eastern British Columbia	79,623			79,623				
Edmonton, Dunvegan and British Columbia	18,446	5,985		24,431				
Essex Terminal		69,000		69,000		1,000		1,000

Esquimalt and Nanaimo	112,816	619		113,435	312	260		572
Fredericton and Grand Lake Coal and Rly. Co.	181,503			181,503				
Grand Trunk	209,846	437,616	2,528,158	3,175,620	66,278	16,032	265,665	347,975
Grand Trunk Pacific	402,747	55,268		458,015	31			31
Grand Trunk Pacific Branch Lines	189,352	59,608		248,960				
Hereford	321	2,160		2,481				
Kent Northern								
Kettle Valley	100,219	1,432		101,651		621		621
Lotbinière and Megantic		1		1				
Maine Central			60,160	60,160				
Manitoba Great Northern	146	320	2,233	2,699			27	27
Maritime Coal Rly. and Power Co.	237,412	34		237,446				
Massawippi Valley		452	4,579	5,031	212		1,027	1,239
Midland of Manitoba			5,176	5,176			97	97
Montreal and Atlantic		22,602	1,479	24,081		6,802	62	7,423
Morrissey, Fernie and Michel	325,925			325,925				
Napierville Junction		53	137,308	137,361			936	936
Nelson and Fort Sheppard			1,784	1,784			71	71
New Brunswick Coal and Rly. Co.	11,860			11,860				
New Westminster Southern								
Northern New Brunswick and Seaboard								
North Shore								
Ottawa and New York	4		102,648	102,652			329	329
Pacific Great Eastern								
Père Marquette			2,184,962	2,184,962	201	240	222	663
Quebec Central		21,539		21,539				
Quebec, Montreal and Southern	2,334	107,487	133,651	243,472		1,843	290	2,133
Quebec Oriental		74,852		74,852				
Quebec Rly., Light and Power Co.	13,227	8,088		21,315	50			50
Red Mountain			213	213				
Roberval-Saguenay	66	33,023		33,089				
Rutland and Noyan			90,004	90,004				
St. Lawrence and Adirondack		213	1,325,068	1,325,281	43		8,571	8,614
Sydney and Louisburg	3,071,299			3,071,299	350			350
Temiscouata	45	164		209		53		53
Temiskaming and Northern Ontario	816	18,205	126,101	145,122		311	540	851
Thousand Islands								
Toronto, Hamilton and Buffalo			768,683	768,683			221,806	221,806
Vancouver, Victoria and Eastern	12,415	294	4,083	16,792			46,034	46,034
Victoria and Sidney, B.C.	4	200		204				
Victoria Terminal Rly. and Ferry Co.	5	192		197				
Wabash (in Canada)		7,681	14,108	21,789			7,917	7,917
Total	10,965,434	3,927,042	8,547,998	23,440,474	365,174	267,046	722,477	1,354,697

TABLE 11.—Summary of Freight Traffic Movement for the year ending June 30, 1919—Continued.

TABLEAU 11.—Relevé du mouvement du trafic des marchandises pour l'année expirée le 30 juin 1919—suite.

Name of Railway. — Nom du chemin de fer.	Products of Mines—*Continued.*—Produits des mines—*suite.* Ores.—Minerais.				Stone, Sand and other like material. Pierre, sable et matériaux similaires.			
	Originating on this road Tons. — Tonnage issu du chemin.	Received from other roads in Canada. Tons. — Reçu d'autres chemins en Canada.	Received from U.S. roads. Tons. — Reçu d'autres chemins des Etats-Unis.	Total freight tonnage. — Total du tonnage.	Originating on this road Tons. — Tonnage issu du chemin.	Received from other roads in Canada. Tons. — Reçu d'autres chemins en Canada.	Received from U.S. roads. Tons. — Reçu d'autres chemins des Etats-Unis.	Total freight tonnage. — Total du tonnage.
Algoma Central and Hudson Bay	251,870	712		252,582	21,588	13		21,601
Algoma Eastern	1,370,246			1,370,246	67,034	35,337		102,371
Alberta Great Waterways					1			1
Atlantic, Quebec and Western					4,800			4,800
Brandon, Sask. and Hudson Bay					35			35
British Yukon	1,964			1,964				
Canada and Gulf Terminal						34		34
Canada Southern		13,645	80,205	93,850	114,530	11,379	120,016	245,925
Canadian National Railways—								
Intercolonial	2,576	31,102		33,678	213,594	23,909		237,503
Prince Edward Island					8,276	344		8,620
International of New Brunswick					270			270
St. John and Quebec					158	509		667
Transcontinental	102,170	2		102,172	38,548	2,578		41,126
Elgin and Havelock					1			1
Moncton and Buctouche					1,072			1,072
Salisbury and Albert					598	55		653
St. Martin's					114			114
York and Carleton								
Canadian Northern	371,720	32,111	450	404,281	257,474	8,551	1,422	267,447
Canadian Pacific	759,515	49,684	32,860	842,059	526,082	142,041	22,401	690,524
Cape Breton								
Central Canada								
Central Vermont		98	34	132				
Crow's Nest Southern					30	64		94
Cumberland					32	15		47
Dominion Atlantic	1,603			1,603	4,793			4,793
Eastern British Columbia					60	53		113

Edmonton, Dunvegan and British Columbia					98			98
Essex Terminal					62,000	23,000		85,000
Esquimalt and Nanaimo	440			440	3,071	228		3,299
Fredericton and Grand Lake Coal and Rly. Co								
Grand Trunk	381,910	40,399	25,169	447,478	896,423	44,398	212,305	1,153,126
Grand Trunk Pacific	654			654	14,708	630		15,338
Grand Trunk Pacific Branch Lines	5			5	15,736	388		16,124
Hereford					2,005			2,005
Kent Northern								
Kettle Valley	1,553	4,265	980	6,798				
Lotbinière and Megantic					212	13		225
Maine Central							211	211
Manitoba Great Northern	320	130		450	247		132	379
Maritime Coal, Rly. and Power Co						97		97
Massawippi Valley	31,845		12,556	44,401	7,599	416	9,995	18,010
Midland of Manitoba	30			30			845	845
Montreal and Atlantic		12,136		12,136	26,737	33,506	25,128	85,371
Morrissey, Fernie and Michel								
Napierville Junction		12,724	3,011	15,735				
Nelson and Fort Sheppard	7,455			7,455			97	97
New Brunswick Coal and Rly. Co								
New Westminster Southern								
Northern New Brunswick and Seaboard								
North Shore								
Ottawa and New York	142	788	503	1,433	532	194	982	1,708
Pacific Great Eastern								
Père Marquette		14	319	333	50,353	20,022	28,941	99,316
Quebec Central	69,722			69,722	1,320			1,320
Quebec, Montreal and Southern	110	3,185	13,866	17,161	2,429	6,880	2,300	11,609
Quebec Oriental								
Quebec Rly., Light and Power Co	972	649		1,621	38,387	2,962		41,349
Red Mountain	99		8,410	8,509				
Roberval-Saguenay		535		535	4,050	33		4,083
Rutland and Noyan							8,345	8,345
St. Lawrence and Adirondack	569	546		1,115	98	1,577	2,817	4,492
Sydney and Louisburg					36,415			36,415
Temiscouata					9,344	1,681		11,025
Temiskaming and Northern Ontario	22,001	474		22,475	14,793	2,162	1,997	18,952
Thousand Islands								
Toronto, Hamilton and Buffalo		15,213	9,007	24,220	55,347	9,053	34,310	98,710
Vancouver, Victoria and Eastern	223,269	3,610	34,822	261,701	1,958	303	1,949	4,210
Victoria and Sidney, B.C						40		40
Victoria Terminal Rly. and Ferry Co						62		62
Wabash (in Canada)	44		37,946	37,990	79	47	52,883	53,009
Total	3,602,804	222,022	260,138	4,084,964	2,503,031	372,574	527,076	3,402,681

TABLE 11.—Summary of Freight Traffic Movement for the year ending June 30, 1919—Continued.

TABLEAU 11.—Relevé du mouvement du trafic des marchandises pour l'année expirée le 30 juin 1919—suite.

Name of Railway. — Nom du chemin de fer.	Products of Mines—*Con.*—Produits des mines—*fin.* Other Products of Mines. Autres produits des mines.				Products of Forests.—Produits des forêts. Lumber.—Bois de construction.			
	Originating on this road Tons. — Tonnage issu du chemin.	Received from other roads in Canada. Tons. — Reçu d'autres chemins en Canada.	Received from U.S. roads. Tons. — Reçu d'autres chemins des Etats-Unis.	Total freight tonnage. — Total du tonnage.	Originating on this road. Tons. — Tonnage issu du chemin.	Received from other roads in Canada. Tons. — Reçu d'autres chemins en Canada.	Received from U.S. roads. Tons. — Reçu d'autres chemins des Etats-Unis.	Total freight tonnage. — Total du tonnage.
Algoma Central and Hudson Bay	3,740	51	....	3,791	6,237	2,343	....	8,580
Algoma Eastern	....	33,840	....	33,840	2,454	5,595	....	8,049
Alberta and Great Waterways	124	....	....	124	54,633	....	....	54,633
Atlantic, Quebec and Western	....	4,345	....	4,345	37,127	300	....	37,427
Brandon, Saskatchewan and Hudson Bay	....	....	....	....	95	....	468	563
British Yukon	....	....	....	....	....	....	94	94
Canada and Gulf Terminal	....	....	....	....	14,809	361	....	15,170
Canada Southern	122,401	12,445	214,621	349,467	21,096	39,417	355,254	415,767
Canadian National Railway—								
Intercolonial	42,355	22,095	....	64,450	917,662	161,360	....	1,079,022
Prince Edward Island	1,952	1,600	....	3,552	5,318	3,789	....	9,107
International of New Brunswick	139	124	....	263	49,237	115	....	49,352
St. John and Quebec	473	2,095	....	2,568	7,312	145	....	7,457
Transcontinental	16,731	7,147	....	23,878	300,271	35,453	....	335,724
Elgin and Havelock	79	....	....	79	9,825	....	....	9,825
Moncton and Buctouche	32	....	....	32	8,050	....	....	8,050
Salisbury and Albert	19	....	....	19	26,879	....	....	26,879
St. Martin's	....	....	....	....	9,977	....	....	9,977
York and Carleton	21	4	....	25	4,544	26	....	4,570
Canadian Northern	178,677	....	16,462	195,139	1,430,970	243,962	40,868	1,715,800
Canadian Pacific	135,514	134,748	32,854	303,116	1,535,384	466,055	255,826	2,257,265
Cape Breton	....	29	....	29	10,416	84	....	10,500
Central Canada	....	66	....	66	....	587	....	587
Central Vermont	36,047	3,186	2,602	41,835	7,342	34,658	621	42,621
Crow's Nest Southern	....	....	....	....	61,354	....	765	62,119
Cumberland	....	....	....	....	17,420	2,106	....	19,526
Dominion Atlantic	5,528	305	....	5,833	67,122	22	....	67,144
Eastern British Columbia	....	....	....	....	1,602	30	....	1,632

Edmonton, Dunvegan and British Columbia	505	140		645	30,329	831		31,160
Essex Terminal	24,000	19,000		43,000	300	4,000		4,300
Esquimalt and Nanaimo	147	2,452		2,599	402,507	1,894		404,401
Fredericton and Grand Lake Coal and Rly. Co.					28,740			28,740
Grand Trunk	99,577	4,076	121,503	225,156	602,805	383,400	334,726	1,320,931
Grand Trunk Pacific	1,341	2,331		3,672	133,642	30,001	70	163,713
Grand Trunk Pacific Branch Lines	1,214	918		2,132	31,463	25,749	186	57,398
Hereford		22		22	10,726		3	10,729
Kent Northern								
Kettle Valley					20,088	4,714	787	25,589
Lotbinière and Megantic					3,595	18		3,613
Maine Central			3,434	3,434			5,769	5,679
Manitoba Great Northern					410		1,377	1,787
Maritime Coal, Rly. and Power Co.					3,118	1,274		4,392
Massawippi Valley	4,738	228	3,575	8,541	3,570	111,118	1,131	115,819
Midland of Manitoba	631		942	1,573	38	5,847	10,655	16,540
Montreal and Atlantic	170	8,812	906	9,888	14,348	116,061	1,396	131,805
Morrissey, Fernie and Michel						10,252		10,252
Napierville Junction					169	7,645	519	8,333
Nelson and Fort Sheppard					21,701		309	22,010
New Brunswick Coal and Rly. Co.								
New Westminster Southern					6,618	94		6,712
Northern New Brunswick and Seaboard								
North Shore								
Ottawa and New York	226	2,752	7,264	10,242	2,971	13,568	16,684	33,223
Pacific Great Eastern								
Père Marquette	3,160	467	11,932	15,559		14,021	5,180	19,201
Quebec Central	125,318			125,318	51,135			51,135
Quebec, Montreal and Southern					7,018	33,392	75	40,485
Quebec Oriental		4,345		4,345	21,303	14,739		36,042
Quebec Rly. Light and Power Co.					2,974	5,865		8,839
Red Mountain		154		154	208		1,582	1,790
Roberval-Saguenay					3,773	770		4,543
Rutland and Noyan		47	109	156		23,548		23,548
St. Lawrence and Adirondack	1,016	4,225	1,497	6,738	5,092	135,827	4,363	145,282
Sydney and Louisburg					32,420	13,426		45,846
Temiscouata					177,068	1,763		178,831
Temiskaming and Northern Ont.		1,343	3,880	5,223	114,880	76,494	104	191,478
Thousand Islands								
Toronto, Hamilton and Buffalo	4,059	5,305	28,367	37,731	4,052	40,510	19,786	64,348
Vancouver, Victoria and Eastern	6,817	1,977	5,573	14,367	259,319	20,483	13,168	292,970
Victoria and Sidney, B.C.					5,580	306		5,886
Victoria Terminal Rly. and Ferry Co.					5,360	294		5,654
Wabash (in Canada)	44	32	212,548	212,624	1,637	2,642	171,085	175,364
	816,795	280,706	668,069	1,765,570	6,616,093	2,096,954	1,242,851	9,955,898

TABLE 11.—Summary of Freight Traffic Movement for the year ending June 30, 1919—Continued.

TABLEAU 11. Relevé du mouvement du trafic des marchandises pour l'année expirée le 30 juin 1919—suite.

Name of Railway. — Nom du chemin de fer.	Products of Forests—*Concluded.* Produits des forêts—*fin.* Other Products of Forests. Autres produits des forêts.				Manufactures. Petroleum and Other Oils. Pétrole et autres huiles.			
	Originating on this road Tons. — Tonnage issu du chemin.	Received from other roads in Canada. Tons. — Reçu d'autres chemins en Canada.	Received from U.S. roads. Tons. — Reçu d'autres chemins des Etats-Unis.	Total freight tonnage. — Total du tonnage.	Originating on this road. Tons. — Tonnage issu du chemin.	Received from other roads in Canada. Tons. — Reçu d'autres chemins en Canada.	Received from U.S. roads. Tons. — Reçu d'autres chemins des Etats-Unis.	Total freight tonnage. — Total du tonnage.
Algoma Central and Hudson Bay	117,744	4,371	....	122,115	2,079	15	....	2,094
Algoma Eastern	18,708	68,180	....	86,888	18	258	....	276
Alberta and Great Waterways	6,313	....	....	6,313	440	....	....	440
Atlantic, Quebec and Western	27,396	....	....	27,396	190	530	....	720
Brandon, Sask. and Hudson Bay	21	....	....	21	15	16	2,843	2,874
British Yukon	980	....	....	980	....	....	309	309
Canada and Gulf Terminal	8,095	2	....	8,907	5	374	....	379
Canada Southern	13,597	34,421	52,492	100,510	25,600	12,296	166,015	203,911
Canadian National Railways—								
Intercolonial	949,777	67,890	....	1,017,667	63,015	35,045	....	98,060
Prince Edward Island	6,925	3,842	....	10,767	2,889	1,298	....	4,187
International of New Brunswick	115,407	269	....	115,676	238	74	....	312
St. John and Quebec	34,565	1,212	....	35,777	64	531	....	595
Transcontinental	811,046	28,533	....	839,579	25,948	13,900	....	39,848
Elgin and Havelock	297	....	....	297	34	....	....	34
Moncton and Buctouche	4,510	....	....	4,510	232	....	....	232
Salisbury and Albert	762	....	....	762	370	....	....	370
St. Martin's	2,829	....	....	2,829	15	....	....	15
York and Carleton	3,333	....	....	3,333	12	5	....	17
Canadian Northern	1,888,160	66,607	33,696	1,988,463	134,610	6,748	8,487	149,845
Canadian Pacific	1,571,763	513,713	25,966	2,111,442	222,616	154,168	299,579	676,363
Cape Breton	....	....	....	....	....	....	....	....
Central Canada	....	52	....	52	5	400	....	405
Central Vermont	2,111	5,094	178	7,383	40	1,840	54	1,934
Crow's Nest Southern	165	....	....	165	....	....	204	204
Cumberland	174	72	....	246	36	205	....	241
Dominion Atlantic	10,737	180	....	10,917	5,159	120	....	5,279

Eastern British Columbia	390	1,453		1,843				
Edmonton, Dunvegan and British Columbia	16,709	26		16,735	850	843		1,693
Essex Terminal	100	20,000		20,100	100	5,000		5,100
Esquimalt and Nanaimo	35,005	2,060		37,065	3,998	2,888		6,886
Fredericton and Grand Lake Coal and Rly. Co								
Grand Trunk	810,460	1,063,013	210,350	2,083,823	256,116	63,672	149,938	469,726
Grand Trunk Pacific	4,316	1,830		6,146	23,315	5,729	1,618	30,662
Grand Trunk Pacific Branch Lines	4,418	363		4,781	12,849	2,347	108,474	123,670
Hereford	91,527			91,527	49	11	70	130
Kent Northern								
Kettle Valley	48,103	2,841	2,558	53,502	4	3,333		3,337
Lotbinière and Megantic	49,381	217		49,598	21	245		266
Maine Central			115,560	115,560			219	219
Manitoba Great Northern	1,123	30	20	1,173		27	40	67
Maritime Coal, Rly. and Power Co						233		233
Massawippi Valley	5,374	140,106	19,113	164,593		5,325	222	5,547
Midland of Manitoba	18	1,030	100	1,148	32		33,651	33,683
Montreal and Atlantic	20,333	62,937	3,263	86,533	154	7,587	1,248	8,989
Morrissey, Fernie and Michel						51		51
Napierville Junction		243,512	68	243,580		415	881	1,296
Nelson and Fort Sheppard	310			310	53		142	195
New Brunswick Coal and Rly. Co	18,650			18,650				
New Westminster Southern								
Northern New Brunswick and Seaboard								
North Shore								
Ottawa and New York	8,288	39,892	47,316	95,496	57	630	76	763
Pacific Great Eastern								
Père Marquette	3,215	634	13,366	17,215	199	3,636	6,759	10,594
Quebec Central	549,798			549,798		7,522		7,522
Quebec, Montreal and Southern	2,514	269,186		271,700	21	3,078		3,099
Quebec Oriental	9,990	24,133		34,123		940		940
Quebec Rly., Light and Power Co	62,289	7,271		69,560	306	171		477
Red Mountain	718	75	555	1,348			83	83
Roberval-Saguenay	115,618	1,171		116,789		69		69
Rutland and Noyan	156	84,137		84,293		36	476	512
St. Lawrence and Adirondack	866	53,836	1,251	55,953	3,675	384	19,699	23,758
Sydney and Louisburg	36,565	25,670		62,235	1,155	1,980		3,135
Temiscouata					197	295		492
Temiskaming and Northern Ontario	274,535	93,098		367,633	30	6,019	392	6,441
Thousand Islands								
Toronto, Hamilton and Buffalo	1,395	21,059	7,756	30,210	500	6,897	32,110	39,507
Vancouver, Victoria and Eastern	7,355	2,412	365	10,132	1,682	8,075	1,380	11,137
Victoria and Sidney, B.C	630	150		780	14			14
Victoria Terminal Rly. and Ferry Co	608	144		752	16			16
Wabash (in Canada)	1,290	33	30,315	31,638	2,181	148	44,317	46,646
Total	7,777,462	2,956,757	564,288	11,298,507	791,204	365,409	879,286	2,035,899

TABLE 11.—Summary of Freight Traffic Movement for the year ending June 30, 1919—Continued.

TABLEAU 11.—Relevé du mouvement du trafic des marchandises pour l'année expirée le 30 juin 1919—suite.

Name of Railway. — Nom du chemin de fer.	Manufactures—*Continued.*							
	Sugar.—Sucre.				Naval Stores.—Approvis. des navires.			
	Originating on this road Tons. — Tonnage issu du chemin.	Received from other roads in Canada. Tons. — Reçu d'autres chemins en Canada.	Received from U.S. roads. Tons. — Reçu d'autres chemins des Etats-Unis.	Total freight tonnage. — Total du tonnage.	Originating on this road. Tons. — Tonnage issu du chemin.	Received from other roads in Canada. Tons. — Reçu d'autres chemins en Canada.	Received from U.S. roads. Tons. — Reçu d'autres chemins des Etats-Unis.	Total freight tonnage. — Total du tonnage.
Algoma Central and Hudson Bay	11	75		86	121	1		122
Algoma Eastern	8			8	22,309			22,309
Alberta and Great Waterways	275			275	35			35
Atlantic, Quebec and Western	50	75		125				
Brandon, Sask. and Hudson Bay			21	21				
British Yukon			271	271				
Canada and Gulf Terminal	5	402		407				
Canada Southern	1,282	2,167	86,476	89,925	597	619	4,419	5,635
Canadian National Railways—								
Intercolonial	86,296	8,993		95,289	340	10,136		10,476
Prince Edward Island	1,107	3,517		4,624		18		18
International of New Brunswick	209	46		255		10		10
St. John and Quebec	49	99		148				
Transcontinental	16,792	20,352		37,144	545	7,098		7,643
Elgin and Havelock		30		30				
Moncton and Buctouche	63			63				
Salisbury and Albert	31			31				
St. Martin's	2			2				
York and Carleton	7	3		10				
Canadian Northern	53,921	4,311	255	58,487	87			87
Canadian Pacific	130,502	32,771	2,061	165,334	415	635	1,045	2,095
Cape Breton								
Central Canada	4	160		164		24		24
Central Vermont	484	586	81	1,151				
Crow's Nest Southern			15	15				
Cumberland	47	161		208				
Dominion Atlantic	1,265	1,039		2,304	317	28		345
Eastern British Columbia								
Edmonton, Dunvegan and British Columbia	688	201		889	31			31

Essex Terminal		100		100				
Esquimalt and Nanaimo		3,836		3,836	97	1,154		1,251
Fredericton and Grand Lake Coal and Rly. Co								
Grand Trunk	42,204	35,304	130,508	208,016	1,016	100	1,293	2,409
Grand Trunk Pacific	1,177	366		1,543				
Grand Trunk Pacific Branch Lines	293	311		604				
Hereford	39	52	20	111		3		3
Kent Northern								
Kettle Valley	3	596		599				
Lotbinière and Megantic		16		16				
Maine Central							52	52
Manitoba Great Northern								
Maritime Coal, Rly. and Power Co		97		97				
Massawippi Valley		200	712	912	15	112	50	177
Midland of Manitoba			27	27			484	484
Montreal and Atlantic	175	6,744	1,216	8,135		540		540
Morrissey, Fernie and Michel								
Napierville Junction		39	44	83				
Nelson and Fort Sheppard			45	45				
New Brunswick Coal and Rly. Co								
New Westminster Southern								
Northern New Brunswick and Seaboard								
North Shore								
Ottawa and New York	36	41	205	282	18		50	68
Pacific Great Eastern								
Père Marquette	33,517	867	32,363	36,747		111	225	336
Quebec Central		5,470		5,470				
Quebec, Montreal and Southern		411		411				
Quebec Oriental		135		135				
Quebec Rly., Light and Power Co	307	22		329				
Red Mountain								
Roberval-Saguenay								
Rutland and Noyan								
St. Lawrence and Adirondack	67	111	135,746	135,924	5	25	1,124	1,154
Sydney and Louisburg	697	630		1,327				
Temiscouata	149	122		271				
Temiskaming and Northern Ontario	12	1,261	92	1,365				
Thousand Islands								
Toronto, Hamilton and Buffalo	279	4,163	3,064	7,506	162	522	1,980	2,664
Vancouver, Victoria and Eastern	451	322	73	846	328		170	498
Victoria and Sidney, B.C	3			3		14		14
Victoria Terminal Rly. and Ferry Co	3			3		16		16
Wabash (in Canada)	945	114	26,916	27,975	2,249		5,384	7,633
Total	343,455	136,318	420,211	899,984	28,687	21,166	16,276	66,129

TABLE 11.—Summary of Freight Traffic Movement for the year ending June 30, 1919—Continued.

TABLEAU 11.—Relevé du mouvement du trafic des marchandises pour l'année expirée le 30 juin 1919—suite.

Name of Railway. — Nom du chemin de fer.	Manufactures—*Continued.*							
	Iron, Pig and Bloom.—Fer en gueuse et en saumon.				Iron and Steel Rails.—Rails en fer et en acier.			
	Originating on this road. Tons. — Tonnage issu du chemin.	Received from other roads in Canada. Tons. — Reçu d'autres chemins en Canada.	Received from U.S. roads. Tons. — Reçu d'autres chemins des Etats-Unis.	Total freight tonnage. — Total du tonnage.	Originating on this road. Tons. — Tonnage. issu du du chemin.	Received from other roads in Canada. Tons. — Reçu d'autres chemins en Canada.	Received from U.S. roads. Tons. — Reçu d'autres chemins des Etats-Unis.	Total freight tonnage. — Total du tonnage.
Algoma Central and Hudson Bay	17,467			17,467	98,466	53		98,519
Algoma Eastern					663	148		811
Alberta and Great Waterways					1,242			1,242
Atlantic, Quebec and Western	472	25		497	65			65
Brandon, Sask. and Hudson Bay					18			18
British Yukon							732	732
Canada and Gulf Terminal					26	701		727
Canada Southern	40,783	7,969	120,337	169,089	10,853	423	7,585	18,861
Canadian National Railways—								
Intercolonial	214,046	31,861		245,907	204,610	7,958		212,568
Prince Edward Island	645	87		732	218	1,829		2,047
International of New Brunswick	26	1		27		241		241
St. John and Quebec	63	15		78	127	1,547		1,674
Transcontinental	60,493	24,203		84,696	59,775	13,360		73,135
Elgin and Havelock								
Moncton and Buctouche	27			27				
Salisbury and Albert	25			25	10			10
St. Martin's								
York and Carleton	8	1		9	86			86
Canadian Northern	55,670	13,412	1,717	70,799	42,735	29,099	17,603	89,437
Canadian Pacific	124,726	112,585	21,772	259,083	104,817	79,678	80,125	264,620
Cape Breton								
Central Canada						1,473		1,473
Central Vermont	761	717	2,276	3,754				
Crow's Nest Southern					95			95
Cumberland		50		50		104		104
Dominion Atlantic	407	322		729	231	42		273
Eastern British Columbia					16			16

Edmonton, Dunvegan and British Columbia					1,473			1,473
Essex Terminal		40,200		40,200		800		800
Esquimalt and Nanaimo	925	55		980	932	3,052		3,984
Fredericton and Grand Lake Coal and Rly. Co								
Grand Trunk	308,825	31,302	63,958	404,085	297,342	66,250	258,002	621,594
Grand Trunk Pacific	1,976	1,128	45	3,149	928	4,090		5,018
Grand Trunk Pacific Branch Lines	730	225		955	489	98		587
Hereford	2	8		10		3		3
Kent Northern								
Kettle Valley	222	909		1,131	1,658	1,412		3,070
Lotbinière and Megantic	28			28				
Maine Central			49	49				
Manitoba Great Northern								
Maritime Coal, Rly. and Power Co		22		22	680	301		981
Massawippi Valley		314	562	876	22	21	87	130
Midland of Manitoba			53	53			1,368	1,368
Montreal and Atlantic	596	9,277		9,873	159	4,177		4,336
Morrissey, Fernie and Michel						228		228
Napierville Junction	76	793	2,964	3,833			53	53
Nelson and Fort Sheppard	93			93				
New Brunswick Coal and Rly. Co								
New Westminster Southern								
Northern New Brunswick and Seaboard					125			125
North Shore								
Ottawa and New York	16	315	1,291	1,622		2,039	2,382	4,421
Pacific Great Eastern								
Père Marquette		3,536	19,306	22,842		123	205	328
Quebec Central		4,786		4,786		2,051		2,051
Quebec, Montreal and Southern	1,407	2,366	87	3,860	62	119		181
Quebec Oriental	462	922		1,384		411		411
Quebec Rly., Light and Power Co	1,538	304		1,842	16	2,122		2,138
Red Mountain	66			66				
Roberval-Saguenay					44			44
Rutland and Noyan		19		19				
St. Lawrence and Adirondack	8	766	1,486	2,260	6	210	121	337
Sydney and Louisburg	1,860	96		1,956	1,640	481		2,121
Temiscouata	31	59		90	44	14		58
Temiskaming and Northern Ont		240		240	123	287	93	503
Thousand Islands								
Toronto, Hamilton and Buffalo	3,901	8,996	76,476	89,373	10	4,746	4,537	9,293
Vancouver, Victoria and Eastern	1,071	398	585	2,054	6,905		2,024	8,929
Victoria and Sidney, B.C								
Victoria Terminal Rly. and Ferry Co								
Wabash (in Canada)			9,766	9,766			33,257	33,257
	839,452	298,284	322,730	1,460,466	836,695	230,707	408,174	1,475,576

TABLE 11.—Summary of Freight Traffic Movement for the year ending June 30, 1919—Continued.

TABLEAU 11.—Relevé du mouvement du trafic des marchandises pour l'année expirée le 30 juin 1919—suite.

Name of Railway. — Nom du chemin de fer.	Manufactures—*Continued.*							
	Other Castings and Machinery. Autres fontes et machineries.				Bar and Sheet Metal. Métal en barre et en tôles.			
	Originating on this road. Tons. — Tonnage issu du chemin.	Received from other roads in Canada. Tons. — Reçu d'autres chemins en Canada.	Received from U.S. roads. Tons. — Reçu d'autres chemins des Etats-Unis.	Total freight tonnage. — Total du tonnage.	Originating on this road. Tons. — Tonnage issu du chemin.	Received from other roads in Canada. Tons. — Reçu d'autres chemins en Canada.	Received from U.S. roads. Tons. — Reçu d'autres chemins des Etats-Unis.	Total freight tonnage. — Total du tonnage.
Algoma Central and Hudson Bay	737	142	....	879	125,802	328	....	126,130
Algoma Eastern	434	1,788	....	2,222	50	878	....	928
Alberta and Great Waterways	271	60	....	331	68	....	....	68
Atlantic, Quebec and Western	26	900	....	926	....	....	....	....
Brandon, Sask. and Hudson Bay	50	....	390	440	....	....	....	....
British Yukon	....	....	1,228	1,228	....	....	56	56
Canada and Gulf Terminal	71	363	....	434	66	5	....	71
Canada Southern	92,861	27,965	137,612	258,438	99,014	22,289	243,798	365,101
Canadian National Railways—								
Intercolonial	69,549	71,735	....	141,284	64,725	13,297	....	78,022
Prince Edward Island	802	939	....	1,741	97	99	....	196
International of New Brunswick	292	72	....	364	5	2	....	7
St. John and Quebec	276	88	....	364	....	115	....	115
Transcontinental	28,514	25,677	....	54,191	25,554	11,655	....	37,209
Elgin and Havelock	32	....	....	32	1	....	....	1
Moncton and Buctouche	132	32	....	164	6	....	....	6
Salisbury and Albert	95	3	....	98	13	....	....	13
St. Martin's	49	....	....	49	....	....	....	....
York and Carleton	27	10	....	37	....	....	....	....
Canadian Northern	131,427	30,508	2,184	164,119	17,889	2,971	22,470	43,330
Canadian Pacific	165,759	116,218	50,228	332,205	82,465	156,616	109,803	348,884
Cape Breton	192	200	....	392	....	....	....	....
Central Canada	72	191	....	263	....	21	....	21
Central Vermont	....	....	....	....	....	....	....	....
Crow's Nest Southern	84	....	33	117	....	....	....	....
Cumberland	55	402	....	457	....	35	....	35
Dominion Atlantic	1,150	907	....	2,057	105	102	....	207
Eastern British Columbia	27	267	....	294	....	....	....	....

Edmonton, Dunvegan and British Columbia	743	483		1,226	76	9		85
Essex Terminal		1,900		1,900				
Esquimalt and Nanaimo	1,019	2,229		3,248	105	3,839		3,944
Fredericton and Grand Lake Coal and Rly. Co.								
Grand Trunk	194,131	19,602	93,037	306,770	110,147	13,695	33,339	157,181
Grand Trunk Pacific	7,026	3,629	204	10,859	1,380	487		1,867
Grand Trunk Pacific Branch Lines	5,617	1,587	243	7,447	22	12		34
Hereford	1	11	16	28		3		3
Kent Northern								
Kettle Valley	733	1,874	655	3,262	92	8,746		8,838
Lotbinière and Megantic	123	48		171		4		4
Maine Central			479	479				
Manitoba Great Northern			595	595				
Maritime Coal, Rly. and Power Co.	35	91		126		32		32
Massawippi Valley	341	150	1,213	1,704	436	254	170	860
Midland of Manitoba	362	62	4,275	4,699	44		4,177	4,221
Montreal and Atlantic	1,255	4,813	11,125	17,193	294	2,572	13,165	16,031
Morrissey, Fernie and Michel								
Napierville Junction		6,918	2,004	8,922		2,689	14,699	17,388
Nelson and Fort Sheppard	88		84	172			20	20
New Brunswick Coal and Rly. Co.								
New Westminster Southern								
Northern New Brunswick and Seaboard								
North Shore								
Ottawa and New York	42	654	2,642	3,338	40	141	6,143	6,324
Pacific Great Eastern								
Père Marquette		18,647	32,666	51,313	515	2,291	13,085	15,891
Quebec Central		4,103		4,103		6,838		6,838
Quebec, Montreal and Southern	3,583	4,544		8,127	963	2,862	822	4,647
Quebec Oriental	28	1,526		1,554				
Quebec Rly., Light and Power Co.	1,283	1,564		2,847				
Red Mountain	15		24	39				
Roberval-Saguenay	27	113		140				
Rutland and Noyan		39	1,742	1,781				
St. Lawrence and Adirondack	603	898	3,548	5,049	1,038	182	16,398	17,618
Sydney and Louisburg	5,050	3,942		8,992				
Temiscouata	220	212		432				
Temiskaming and Northern Ontario	1,792	9,092	669	11,553	22	1,132	222	1,376
Thousand Islands								
Toronto, Hamilton and Buffalo	38,439	26,298	72,255	136,992	25,562	12,830	125,591	163,983
Vancouver, Victoria and Eastern	3,912	62	5,304	9,278	8,944	3,358	43,347	55,649
Victoria and Sidney, B.C.		66		66		20		20
Victoria Terminal Rly. and Ferry Co.		64		64		18		18
Wabash (in Canada)	871	2,974	56,676	60,521	622	455	60,420	61,497
Total	760,323	396,662	481,131	1,638,116	566,162	270,892	707,725	1,544,779

TABLE 11.—Summary of Freight Traffic Movement for the year ending June 30, 1919.—Continued.

TABLEAU 11.—Relevé du mouvement du trafic des marchandises pour l'année expirée le 30 juin 1919—suite.

Name of Railway. — Nom du chemin de fer.	Manufactures—*Continued.* Cement, Brick and Lime.—Ciment, brique et chaux.				Agricultural Implements.—Instruments aratoires.			
	Originating on this road. Tons. — Tonnage issu du chemin.	Received from other roads in Canada. Tons. — Reçu d'autres chemins en Canada.	Received from U.S. roads. Tons. — Reçu d'autres chemins des Etats-Unis.	Total freight tonnage. — Total du tonnage.	Originating on this road. Tons. — Tonnage issu du chemin.	Received from other roads in Canada. Tons. — Reçu d'autres chemins en Canada.	Received from U.S. roads. Tons. — Reçu d'autres chemins des Etats-Unis.	Total freight tonnage. — Total du tonnage.
Algoma Central and Hudson Bay	1,078	2,541		3,619				
Algoma Eastern	1,693	10,348		12,041				
Alberta and Great Waterways	114			114	109			109
Atlantic, Quebec and Western	120	1,800		1,920	25	45		70
Brandon, Sask. and Hudson Bay	10			10		10	477	487
British Yukon			1	1				
Canada and Gulf Terminal	334	418		752	33	83		116
Canada Southern	15,040	21,038	74,487	110,565	3,966	13,495	17,465	34,926
Canadian National Railways—								
Intercolonial	91,283	76,675		167,958	5,131	5,641		10,772
Prince Edward Island	1,487	3,339		4,826	229	434		663
International of New Brunswick	82	77		159	50	19		69
St. John and Quebec	500	575		1,075	290	42		332
Transcontinental	64,310	21,056		85,366	9,590	12,105		21,695
Elgin and Havelock	119			119				
Moncton and Buctouche	3			3	22			22
Salisbury and Albert	26,733	20		26,753	5			5
St. Martin's	1			1	2			2
York and Carleton	24			24	2			2
Canadian Northern	203,349	12,660	6,241	222,250	48,107	1,829	5,961	55,897
Canadian Pacific	455,526	86,560	15,067	557,153	87,595	31,114	28,464	147,173
Cape Breton		32		32				
Central Canada		38		38		165		165
Central Vermont	266	3,413	303	3,982	15	193		208
Crow's Nest Southern			256	256				
Cumberland	75	249		324	5	6		11
Dominion Atlantic	8,503	110		8,613	1,433	291		1,724
Eastern British Columbia	15			15				

Edmonton, Dunvegan and British Columbia	323	55		378	523	244		767
Essex Terminal	400	26,000		26,400				
Esquimalt and Nanaimo	1,277	1,391		2,668		55		55
Fredericton and Grand Lake Coal and Rly. Co								
Grand Trunk	314,451	32,243	73,586	420,280	64,558	4,511	6,484	75,553
Grand Trunk Pacific	16,624	432		17,056	6,092	6,772		12,864
Grand Trunk Pacific Branch Lines	11,402	421	44	11,867	5,560	4,947	62	10,569
Hereford	6,161	72	35	6,268	3	51		54
Kent Northern								
Kettle Valley	226	2,026		2,252	1	35		36
Lotbinière and Mégantic	5	129		134		14		14
Maine Central			1,814	1,814				
Manitoba Great Northern			25	25	42	20	1,070	1,132
Maritime Coal Rly. and Power Co		55		55		6		6
Massawippi Valley	295	1,199	645	2,139	28	2	10	40
Midland of Manitoba	149		610	759	10	86	9,019	9,115
Montreal and Atlantic	421	7,384	63	7,868	365	1,192	60	1.617
Morrissey, Fernie and Michel		78		78				
Napierville Junction	40	298	1,525	1,863		12	12	24
Nelson and Fort Sheppard			65	65				
New Brunswick Coal and Rly. Co								
New Westminster Southern								
Northern New Brunswick and Seaboard								
North Shore								
Ottawa and New York	296	1,005	148	1,449	6	76	11	93
Pacific Great Eastern								
Pére Marquette	4,642	11,328	6,211	22,181	370	17	1,268	1.655
Quebec Central	13,429			13,429		9,574		9.574
Quebec, Montreal and Southern	711	3,992	186	4,889		17		17
Quebec Oriental		780		780	40	160		200
Quebec Rly., Light and Power Co	29,841	1,429		31,270	31	2		33
Red Mountain			162	162				
Roberval-Saguenay	42	1,081		1,123	114	632		746
Rutland and Noyan		70	95	165				
St. Lawrence and Adirondack	404	1,442	3,364	5,210	1	5	267	273
Sydney and Louisburg	4,570	1,866		6,436	6	10		16
Temiscouata	171	1,794		1,965	60	59		119
Temiskaming and Northern Ontario	1,571	6,828	287	8,686	94	7,199		7.293
Thousand Islands								
Toronto, Hamilton and Buffalo	6,872	16,800	28,209	51,881	31,844	3,227	821	35.892
Vancouver, Victoria and Eastern	1,947		3,493	5,440	11		122	133
Victoria and Sidney, B.C	12	60		72				
Victoria Terminal Rly. and Ferry Co	11	58		69				
Wabash (in Canada)	10	85	18,310	18,405	317		26,575	26,892
Total	1,286,968	361,350	235,232	1,883,550	266,685	104,397	98.148	469.230

TABLE 11.—Summary of Freight Traffic Movement for the year ending June 30, 1919—Continued.

TABLEAU 11.—Relevé du mouvement du trafic des marchandises pour l'année expirée le 30 juin 1919—suite.

Name of Railway. — Nom du chemin de fer.	Manufactures—*Continued.* Wagons, Carriages, Tools, etc. Wagons, voitures, outils, etc.				Wines, Liquors and Beers. Vins, liqueurs et bières.			
	Originating on this road. Tons. — Tonnage issu du chemin.	Received from other roads in Canada. Tons. — Reçu d'autres chemins en Canada.	Received from U.S. roads. Tons. — Reçu d'autres chemins des Etats-Unis.	Total freight tonnage. — Total du tonnage.	Originating on this road. Tons. — Tonnage issu du chemin.	Received from other roads in Canada. Tons. — Reçu d'autres chemins en Canada.	Received from U.S. roads. Tons. — Reçu d'autres chemins des Etats-Unis.	Total freight tonnage. — Total du tonnage.
Algoma Central and Hudson Bay	35	4	....	39	127	56	....	183
Algoma Eastern	....	....	....	....	22	....	....	22
Alberta and Great Waterways	52	....	....	52	63	....	....	63
Atlantic, Quebec and Western	15	28	....	43	8	....	....	8
Brandon, Sask. and Hudson Bay	....	....	5	5	....	....	....	....
British Yukon	....	....	5	5	....	....	100	100
Canada and Gulf Terminal	17	29	....	46	....	75	....	75
Canada Southern	191,556	1,125	95,867	288,548	1,891	798	18,971	21,660
Canadian National Railways—								
Intercolonial	5,040	4,138	....	9,178	7,073	2,632	....	9,705
Prince Edward Island	410	276	....	686	87	198	....	285
International of New Brunswick	45	12	....	57	7	1	....	8
St. John and Quebec	11	132	....	143	9	....	....	9
Transcontinental	10,457	1,722	....	12,179	2,222	464	....	2,686
Elgin and Havelock	3	....	....	3	1	....	....	1
Moncton and Buctouche	3	....	....	3	6	....	....	6
Salisbury and Albert	6	....	....	6	....	....	....	....
St. Martin's	1	....	....	1	....	....	....	....
York and Carleton	1	1	....	2	1	2	....	3
Canadian Northern	19,877	869	1,497	22,243	8,114	1,530	27	9,671
Canadian Pacific	33,138	15,195	7,922	56,255	45,533	15,334	4,968	65,835
Cape Breton	....	....	....	....	....	....	....	....
Central Canada	7	69	....	76	....	67	....	67
Central Vermont	....	....	....	....	12	576	15	603
Crow's Nest Southern	....	....	7	7	....	....	....	....
Cumberland	....	22	....	22	....	....	....	....
Dominion Atlantic	33	33	....	66	226	226	....	452
Eastern British Columbia	....	....	....	....	....	....	....	....

Edmonton, Dunvegan and British Columbia	358	85		443	182	79		261
Essex Terminal	4,500	400		4,900				
Esquimalt and Nanaimo	423	107		530	287	626		913
Fredericton and Grand Lake Coal and Rly. Co								
Grand Trunk	28,607	5,658	51,963	86,228	33,881	372	7,829	42,082
Grand Trunk Pacific	5,008	3,916	6	8,930	2,938	548		3,486
Grand Trunk Pacific Branch Lines	1,923	2,403	65	4,391	1,278	66		1,344
Hereford	12	6		18	20	18		38
Kent Northern								
Kettle Valley	264	164	32	460				
Lotbinière and Mégantic		3		3	13	107		120
Maine Central								
Manitoba Great Northern			19	19				
Maritime Coal, Rly. and Power Co	1	4		5				
Massawippi Valley	112	39	6	157		118		118
Midland of Manitoba	7		816	823			16	16
Montreal and Atlantic		3,893	614	4,507		3,514		3,514
Morrissey, Fernie and Michel								
Napierville Junction		5		5				
Nelson and Fort Sheppard					21			21
New Brunswick Coal and Rly. Co								
New Westminster Southern								
Northern New Brunswick and Seaboard								
North Shore								
Ottawa and New York	5	39	3	47	105	26		131
Pacific Great Eastern								
Père Marquette	1,091	303	12,179	13,573		87	238	325
Quebec Central		2,736		2,736	5,129	2,052		7,181
Quebec, Montreal and Southern	7	16		23	24	752	21	797
Quebec Oriental	10	85		95				
Quebec Rly., Light and Power Co	46			46	417	43		460
Red Mountain			6	6				
Roberval-Saguenay						15		15
Rutland and Noyan			253	253				
St. Lawrence and Adirondack	943	24	219	1,186	274	266	219	759
Sydney and Louisburg	9	97		106	190	425		615
Temiscouata	42	65		107	199	185		384
Témiskaming and Northern Ontario	100	6,283		6,383	62	2,044	12	2,118
Thousand Islands								
Toronto, Hamilton and Buffalo	1,926	1,018	1,135	4,079	136	1,427	58	1,321
Vancouver, Victoria and Eastern	57		740	797	94		341	435
Victoria and Sidney, B.C						6		6
Victoria Terminal Rly. and Ferry Co						6		6
Wabash (in Canada)	1,908	196	34,569	36,673	1,698	96	13,089	14,883
Total	308,066	51,200	207,928	567,194	112,350	34,837	45,904	193,091

TABLE 11.—Summary of Freight Traffic Movement for the year ending June 30, 1919—Continued.

TABLEAU 11.—Relevé du mouvement du trafic des marchandises pour l'année expirée le 30 juin 1919—suite.

Name of Railway. — Nom du chemin de fer.	Manufactures—Continued. Household Goods and Furniture. Meubles et articles de ménage. Originating on this road Tons. — Tonnage issu du chemin.	Received from other roads in Canada. Tons. — Reçu d'autres chemins en Canada.	Received from U.S. roads. Tons. — Reçu d'autres chemins des Etats-Unis.	Total freight tonnage. — Total du tonnage.	Other Manufactures. Autres produits manufacturés. Originating on this road. Tons. — Tonnage issu du chemin.	Received from other roads in Canada. Tons. — Reçu d'autres chemins en Canada.	Received from U.S. roads. Tons. — Reçu d'autres chemins des Etats-Unis.	Total freight tonnage. — Total du tonnage.
Algoma and Hudson Bay	9	54		63	9,079	446		9,525
Algoma Eastern	390	20		410	25,929	174		26,103
Alberta and Great Waterways	197			197	768			768
Atlantic, Quebec and Western	114	450		564	365	5,235		5,600
Brandon, Sask. and Hudson Bay	20		12	32	124		232	356
British Yukon			37	37			591	591
Canada and Gulf Terminal	112	96		208				
Canada Southern	7,228	886	36,004	44,118	310,844	69,890	732,685	1,113,419
Canadian National Railways—								
Intercolonial	10,226	3,897		14,123	448,815	241,052		689,867
Prince Edward Island	481	403		884	20,246	16,466		36,712
International of New Brunswick	183	116		299	6,439	801		7,240
St. John and Quebec	65	19		84	4,932	742		5,674
Transcontinental	14,306	14,381		28,687	123,395	65,890		189,285
Elgin and Havelock	13	1		14	337	10		347
Moncton and Buctouche	112			112	3,075	31		3,106
Salisbury and Albert	348			348	616	72		688
St. Martin's	13			13	305			305
York and Carleton	36	10		46	545	18		563
Canadian Northern	71,869	7,312	1,504	80,685	45,355	72,930	62,751	181,036
Canadian Pacific	77,995	13,134	3,815	94,944	1,660,334	702,588	272,077	2,634,999
Cape Breton	2			2		257		257
Central Canada	18	130		148	10	381		391
Central Vermont	673	502	73	1,248	6,328	11,144	1,572	19,044
Crow's Nest Southern	20			20	57		109	166
Cumberland	44	162		206	339	701		1,040
Dominion Atlantic	1,665	598		2,263	5,398	2,103		7,501
Eastern British Columbia	20			20				

Edmonton, Dunvegan and British Columbia	494	143		637	2,952	237		3,189
Essex Terminal	300	300		600	45,000	25,000		70,000
Esquimalt and Nanaimo	538	312		850	12,917	7,900		20,817
Fredericton and Grand Lake Coal and Rly. Co								
Grand Trunk	48,041	1,746	21,840	71,627	907,622	215,717	501,258	1,624,597
Grand Trunk Pacific	19,586	5,406	3	24,995	7,139	1,134	71	8,344
Grand Trunk Pacific Branch Lines	8,617	3,053	3	11,673	3,745	790	184	4,719
Hereford	127	91	12	230	871	226	84	1,181
Kent Northern								
Kettle Valley	306	563	20	889	194	906	14	1,114
Lotbinière and Mégantic	51	36		87	21	121		142
Maine Central							80,961	80,961
Manitoba Great Northern	64	10	117	191		24	597	621
Maritime Coal Rly. and Power Co	71	75		146				
Massawippi Valley	95	242	48	385	15,472	15,038	1,671	32,181
Midland of Manitoba	57	78	483	618	3,006	200	8,193	11,399
Montreal and Atlantic	1,365	1,689	179	3,233	23,004	128,152	59,627	210,783
Morrissey, Fernie and Michel						703		703
Napierville Junction	32	24	24	80	32	46,747	10,079	56,858
Nelson and Fort Sheppard	20		34	54	34		146	180
New Brunswick Coal and Rly. Co								
New Westminster Southern								
Northern New Brunswick and Seaboard								
North Shore								
Ottawa and New York	188	57	2	247	17,039	56,357	85,208	158,584
Pacific Great Eastern								
Père Marquette	1,015	200	3,330	4,635		1,555	105	1,660
Quebec Central	4,274	8,207		12,481	78,103	15,045		93,148
Quebec, Montreal and Southern	308	185		493	2,860	9,055	119	12,034
Quebec Oriental	127	414		541	525	1,425		1,950
Quebec Rly., Light and Power Co	572	342		914	7,131	253		7,384
Red Mountain	20		10	30	12		45	57
Roberval-Saguenay	130	134		264	52,080	7,288		59,368
Rutland and Noyan		34	49	83		139		139
St. Lawrence and Adirondack	327	264	156	747	9,648	60,888	28,928	99,464
Sydney and Louisburg	118	488		606	6,438	3,249		9,687
Temiscouata	290	44		334				
Temiskaming and Northern Ontario	603	7,639		8,242	57,567	13,908	461	71,936
Thousand Islands								
Toronto, Hamilton and Buffalo	756	882	661	2,299	44,925	61,764	101,946	208,635
Vancouver, Victoria and Eastern	217	51	478	746	7,234	2,201	8,424	17,859
Victoria and Sidney, B.C	14	12		26	452	800		1,252
Victoria Terminal Rly. and Ferry Co	16	13		29	435	760		1,195
Wabash (in Canada)	65	6	25,007	25,078	9,486	1,553	346,375	357,414
Total	275,063	74,911	93,901	443,875	3,989,579	1,870,046	2,304,513	8,164,138

TABLE 11.—Summary of Freight Traffic Movement for the year ending June 30, 1919—Continued.

TABLEAU 11.—Relevé du mouvement du trafic des marchandises pour l'année expirée le 30 juin 1919—suite.

Name of Railway. — Nom du chemin de fer.	Miscellaneous.—Divers.							
	Merchandise.—Marchandises.				Other Commodities.—Autres articles divers.			
	Originating on this road. Tons. — Tonnage issu du chemin.	Received from other roads in Canada. Tons. — Reçu d'autres chemins en Canada.	Received from U.S. roads. Tons. — Reçu d'autres chemins des Etats-Unis.	Total freight tonnage. — Total du tonnage.	Originating on this road. Tons. — Tonnage issu du chemin.	Received from other roads in Canada. Tons. — Reçu d'autres chemins en Canada.	Received from U.S. roads. Tons. — Reçu d'autres chemins des Etats-Unis.	Total freight tonnange. — Toal du tonnage.
Algoma Central and Hudson Bay	4,761	459		5,220	1,860	30,479		32,339
Algoma Eastern	9,457	783		10,240	12,283	238		12,521
Alberta and Great Waterways					1,157			1,157
Atlantic, Quebec and Western	1,750	5,612		7,362	1,977	1,865		3,842
Brandon, Sask. and Hudson Bay	1,344	17	159	1,520	297	30	84	411
British Yukon	150		104	254	162		2,716	2,878
Canada and Gulf Terminal					1,996	1,555		3,551
Canada Southern					100,969	104,422	351,622	557,013
Canadian National Railways—								
Intercolonial	96,199	30,350		126,549	84,362	27,270		111,632
Prince Edward Island	12,664	4,160		16,824	3,672	1,506		5,178
International of New Brunswick	2,184	522		2,706	4,649	78		4,727
St. John and Quebec	3,170	122		3,292	643	262		905
Transcontinental	36,779	18,926		55,705	60,196	54,371		114,567
Elgin and Havelock	308			308	129			129
Moncton and Buctouche	443	1		444	541			541
Salisbury and Albert	382	1		383	169			169
St. Martin's	113			113	21	1		22
York and Carleton	115			115	29			29
Canadian Northern	376,044	60,886	45,638	482,568	282,565	52,014	12,956	347,535
Canadian Pacific	1,175,638	435,228	83,610	1,694,476	264,529	82,477	11,785	358,791
Cape Breton					296	1,116		1,412
Central Canada					147	767		914
Central Vermont	7,462	8,534	866	16,862	929	1,447	585	2,961
Crow's Nest Southern	736	7	212	955	169		31	200
Cumberland	42	296		338	186	403		589
Dominion Atlantic	22,987	1,299		24,286	63,763	3,662		67,425
Eastern British Columbia	96	403		499	144	104		248
Edmonton, Dunvegan and British Columbia					3,872	3,258		7,130

Essex Terminal					11,018	34,443		45,461
Esquimalt and Nanaimo	14,271	12,679		26,950	743	624		1,367
Fredericton and Grand Lake Coal and Rly. Co					9,249			9,249
Grand Trunk	700,092	70,911	159,109	930,112	670,540	129,338	364,811	1,164,689
Grand Trunk Pacific	55,138	4,352	26	59,516	12,860	2,410		15,270
Grand Trunk Pacific Branch Lines	30,456	2,834	26	33,316	8,947	1,403		10,350
Hereford	1,801	1,054	54	2,909	68	138	1	207
Kent Northern								
Kettle Valley	2,052	9,563	7	11,622	546	1,099	82	1,727
Lotbinière and Mégantic	160	214		374	69	151		220
Maine Central			7,243	7,243			94	94
Manitoba Great Northern	700	110	75	885	127	106	124	357
Maritime Coal, Rly. and Power Co					145	623		768
Massawippi Valley	6,115	6,566	8,026	20,707	6,964	2,492	15,310	24,766
Midland of Manitoba	818	19	3,614	4,451	546	280	3,041	3,867
Montreal and Atlantic	13,799	41,478	138,572	193,849	1,040	2,273	24,853	28,166
Morrissey, Fernie and Michel		175		175				
Napierville Junction	190	1,783	2,382	4,355	48	27,991	9,175	37,214
Nelson and Fort Sheppard	1,355	61	312	1,728	84			84
New Brunswick Coal and Rly. Co					2,396			2,396
New Westminster Southern	33	33		66				
Northern New Brunswick and Seaboard								
North Shore								
Ottawa and New York					2,141	2,228	917	5,286
Pacific Great Eastern								
Père Marquette	72,080	204,810	1,196	278,086	7,378	65,054	400	72,832
Quebec Central	20,514	51,284		71,798	5,128	20,513		25,641
Quebec, Montreal and Southern	8,921	8,365	83	17,369	529	2,564	139	3,232
Quebec Oriental	2,404	5,490		7,894	1,050	2,098		3,148
Quebec Rly., Light and Power Co					3,738	169		3,907
Red Mountain	104	2	234	240	22			22
Roberval-Saguenay	1,120	1,091		2,211	4,292	2,171		6,463
Rutland and Noyan			2,783	2,783		936		936
St. Lawrence and Adirondack					3,197	4,092	8,206	15,495
Sydney and Louisburg	3,276	2,656		5,932	1,836	1,495		3,331
Temiscouata	315	517		832	4,313	3,011		7,324
Témiskaming and Northern Ontario	35,305	37,511	1,203	74,019	5,464	9,158	176	14,798
Thousand Islands								
Toronto, Hamilton and Buffalo					66,520	69,287	24,236	160,043
Vancouver, Victoria and Eastern	5,441	3,386	6,525	15,352	1,183	1,139	1,535	3,857
Victoria and Sidney, B.C	5,000	2,720		7,720	816	716		1,532
Victoria Terminal Rly. and Ferry Co	4,610	2,390		7,000	780	723		1,503
Wabash (in Canada)	1,449	1,660	177,598	180,707	1,153	99	34,410	35,662
Total	2,740,343	1,041,320	639,657	4,421,320	1,726,642	756,149	867,289	3,350,080

TABLE 11.—Summary of Freight Traffic Movement for the year ending June 30, 1919—Concluded.

TABLEAU 11.—Relevé du mouvement du trafic des marchandises pour l'année expirée le 30 juin 1919.—fin.

Name of Railway. — Nom du chemin de fer.	Recapitulation.—Récapitulation. Grand Total.			
	Originating on this road. Tons. — Tonnage issu du chemin.	Received from other roads in Canada. Tons. — Reçu d'autres chemins en Canada.	Received from U.S. roads. Tons. — Reçu d'autres chemins des E.-Unis.	Total freight tonnage. — Total du tonnage.
Algoma Central and Hudson Bay	759,926	54,863	....	814,789
Algoma Eastern	1,629,021	252,111	....	1,881,132
Alberta and Great Waterways	77,319	1,944	....	79,263
Atlantic, Quebec and Western	88,466	93,641	....	182,107
Brandon, Sask. and Hudson Bay	13,506	392	6,062	19,960
British Yukon	3,256	....	9,534	12,790
Canada and Gulf Terminal	33,138	8,261	....	41,399
Canada Southern	1,531,087	484,680	7,557,439	9,573,206
Canadian National Railways—				
Intercolonial	6,261,181	1,898,084	....	8,159,265
Prince Edward Island	144,429	71,578	....	216,007
International of New Brunswick	185,663	8,352	....	194,015
St. John and Quebec	80,379	13,622	....	94,001
Transcontinental	2,622,919	1,282,562	....	3,905,481
Elgin and Havelock	13,076	346	....	13,422
Moncton and Buctouche	21,866	68	....	21,934
Salisbury and Albert	62,104	1,203	....	63,307
St. Martin's	13,616	40	....	13,656
York and Carleton	10,529	127	....	10,656
Canadian Northern	10,281,223	1,367,803	407,300	12,056,326
Canadian Pacific	16,420,946	7,188,329	2,285,466	25,894,741
Cape Breton	11,079	3,407	....	14,486
Central Canada	1,676	7,249	....	8,925
Central Vermont	108,242	113,389	32,923	254,554
Crow's Nest Southern	125,373	5,111	2,014	132,498
Cumberland	309,904	12,655	....	322,559
Dominion Atlantic	376,186	16,451	....	392,637
Eastern British Columbia	81,988	2,494	....	84,482
Edmonton, Dunvegan and British Columbia	125,037	18,890	....	143,927

Essex Terminal	152,318	277,843		430,161
Esquimalt and Nanaimo	600,077	80,954		681,031
Fredericton and Grand Lake Coal and Rly. Co	221,731			221,731
Grand Trunk	10,938,860	3,165,411	9,796,982	23,901,253
Grand Trunk Pacific	1,453,409	178,050	2,101	1,633,560
Grand Trunk Pacific Branch Lines	809,339	115,142	109,505	1,033,986
Hereford	115,319	6,069	756	122,144
Kent Northern				
Kettle Valley	185,431	51,869	5,155	242,455
Lotbinière and Mégantic	54,860	2,653		57,513
Maine Central			278,293	278,293
Manitoba Great Northern	33,950	1,112	7,312	42,374
Maritime Coal, Rly. and Power Co	241,811	4,905		246,716
Massawippi Valley	87,009	300,277	92,268	479,554
Midland of Manitoba	9,475	16,952	106,483	132,910
Montreal and Atlantic	164,134	1,009,197	306,136	1,479,467
Morrissey, Fernie and Michel	325,925	12,102		338,027
Napierville Junction	13,089	379,053	556,876	949,018
Nelson and Fort Sheppard	31,768	551	3,504	35,823
New Brunswick Coal and Rly. Co	34,849			34,849
New Westminster Southern	7,226	137		7,363
Northern New Brunswick and Seaboard				
North Shore				
Ottawa and New York	44,105	129,165	337,112	510,382
Pacific Great Eastern				
Père Marquette	153,883	388,636	2,768,029	3,310,548
Quebec Central	939,157	212,788		1,151,945
Quebec, Montreal and Southern	99,161	497,129	171,795	768,085
Quebec Oriental	52,905	153,180		206,085
Quebec Rly., Light and Power Co	173,494	39,657		213,151
Red Mountain	1,274	231	11,519	13,024
Roberval-Saguenay	182,029	50,262		232,291
Rutland and Noyan	802	146,792	106,999	254,593
St. Lawrence and Adirondack	77,463	333,885	1,912,926	2,324,274
Sydney and Louisburg	3,213,828	67,022		3,280,850
Témiscouata	199,966	13,089		213,055
Temiskaming and Northern Ontario	544,952	371,214	149,560	1,065,726
Thousand Islands				
Toronto, Hamilton and Buffalo	323,828	479,429	1,899,020	2,702,277
Vancouver, Victoria and Eastern	604,030	71,662	209,647	885,339
Victoria and Sidney, B.C	12,843	6,756		19,599
Victoria Terminal Rly. and Ferry Co	12,192	6,243		18,435
Wabash (in Canada)	47,364	20,382	2,512,414	2,580,160
Total	63,556,991	21,497,451	31,645,130	116,699,572

TABLE 12.—Summary of Equipment for the Year ending June 30, 1919.

TABLEAU 12.—Relevé du matériel roulant pour l'année expirée le 30 juin 1919.

Name of Railway. — Nom du chemin de fer.	Locomotives. — Locomotives.					Cars in Passenger Service. — Wagons, service des voyageurs.									
	Passenger. — Voyageurs.	Freight. — Marchandises.	Switching. — Manœuvre.	Total. — Total.	Leased. — Loués.	1st Class. — Ire classe.	2nd class. — 2e classe.	Combination. — Voitures mixes.	Emigrant. — Émigrants.	Dining. — Buffet.	Parlour. — Salon.	Sleeping. — Wagons-lits.	Baggage, express and postal. — Bagages, messageries et poste.	Other cars in passenger service. — Autres wagons, service des voyageurs.	Total. — Total.
Algoma Central and Hudson Bay	5	19	2	26		7	3	2					2		14
Algoma Eastern	1	9		10		2	1	3							6
Alberta, Great Waterways		3		3			1	1				1	1	2	6
Atlantic, Quebec and Western	3	4		7		7					1		3		11
Brandon, Saskatchewan and Hudson Bay	1	1		2		2							1		3
British Yukon		11		11		8					4		3	1	16
Canada and Gulf Terminal	2	2		4		2	1	2					2		7
Canada Southern	58	90	31	179		9	28	6					21		64
Canadian National:—															
Intercolonial	174	390	54	618		181	82		47	18	17	62	161	36	604
Prince Edward Island	6	14	6	26		19	9	5					13		46
International of New Brunswick		3		3		1		4					1		6
St. John and Quebec															
Transcontinental	20	98	7	125		32	16	9	13	8	2	12	25	2	119
Elgin and Havelock	2			2		1									1
Moncton and Buctouche	2	1		3		1		3							4
Salisbury and Albert	2			2		1									1
St. Martins	2			2		1		1							2
York and Carleton	1			1		1									1
Canadian Northern	224	481	95	800		222	182	52	257	24	22	65	174	65	1,063
Canadian Pacific	550	1,307	398	2,255		959	140	105	333	107	61	373	636	9	2,723
Cape Breton		2		2		2							2		4
Central Canada													3		3
Central Vermont	3	5		8		5		4							9
Crow's Nest Southern	1	2		3		1		1							2
Cumberland	3	2	1	6		2		2							4
Dominion Atlantic	12	14		26	3	27		10			2		15		54
Eastern British Columbia		2		2		2							1		3
Edmonton, Dunvegan and British Columbia		21	1	22	7	2	11	1				3			17
Essex Terminal		6		6											

Esquimalt and Nanaimo	7	12	4	23	11	13	9				4		10	2	38
Fredericton and Grand Lake Coal and Railway Co.		1	2	3	3			2							2
Grand Trunk	236	618	152	1,006		478	38	103		22	26		308	3	978
Grand Trunk Pacific	45	197	18	260		63	23	21	51	22	13	30	59	62	344
Grand Trunk Branch Lines															
Hereford	1	2		3		1		2							3
Great Northern															
Kettle Valley	5	14	1	20		4	1	2			4	4	4		19
Lotbinière and Mégantic		4		4	1		2	2							4
Maine Central	1	2		3		2		2							4
Manitoba Great Northern	1	1	1	3		3		1							4
Maritime Coal, Railway and Power Co.		3		3				1					1	1	3
Massawippi Valley	3	7	3	13		9							6		15
Midland of Manitoba			2	2		4							2		6
Montreal and Atlantic	8	3	1	12			5	11			2		4	1	23
Morrissey, Fernie and Michel		5		5			6								6
Napierville Junction		1		1		2									2
Nelson and Fort Sheppard	1	1		2		1		1							2
New Brunswick Coal and Railway Co.		2		2	1	1		2							3
New Westminster Southern		1		1		2		2					1		5
Northern New Brunswick and Seaboard															
North Shore															
Ottawa and New York	4	13		17			6						4		10
Pacific Great Eastern		10		10		4	8	1					2		15
Père Marquette	9	36	1	46		12	3						8		23
Quebec Central	14	29		43		12	12	4		2	1		13		44
Quebec, Montreal and Southern	3	11		14		11		5					2		18
Quebec Oriental	3	6	1	10			3						2		5
Quebec Railway Light and Power Co.		7		7		4	1	2					1	11	19
Red Mountain		1		1			1								1
Roberval-Saguenay	*3	5		8		2		2					1		5
Rutland and Noyan		1		1											
St. Lawrence and Adirondack	8	13		21		4	2	1							7
Sydney and Louisburg	2	16	13	31		5	2	3							10
Témiscouata		8		8		4		1					3		8
Temiskaming and Northern Ontario	14	31	4	49		20	18	3			3		17		61
Thousand Islands															
Toronto, Hamilton and Buffalo	7	15	14	36		13	1	4					1		19
Vancouver, Victoria and Eastern		2		2			3	1							4
Victoria, and Sidney, B.C.		2		2		1		1							2
Victoria Terminal Railway and Ferry Co.															
Wabash (in Canada)	10	43		53				5			2				7
Final total	1,457	3,610	812	5,879	26	2,172	618	396	701	203	164	550	1,513	195	6,512

*Electric motors. Moteurs électriques.

TABLE 12.—Summary of Equipment for the

TABLEAU 12.—Relevé du matériel roulant pour

Number.—Numéro.	Name of Railway. — Nom du chemin de fer.	Cars in freight — Wagons, service des				
		Box. — Wagons fermés.	Flat. — Wagons plate-formes.	Stock. — Wagons à bestiaux.	Coal. — Wagons à houille.	Tank. — Wagons réservoirs.
1	Algoma Central and Hudson Bay	51	378		259	
2	Algoma Eastern	20	109		357	
3	Alberta Great Waterways	99	44			
4	Atlantic, Quebec and Western	3	25		7	
5	Brandon, Saskatchewan and Hudson Bay	56	6	4	3	
6	British Yukon	77	71	31	12	
7	Canada and Gulf Terminal		4			
8	Canada Southern	1,422	191			9
	Canadian National:—					
9	Intercolonial	14,954	2,282	138	1,234	79
10	P. E. Island	347	196	28	11	1
11	International of New Brunswick		40			
12	St. John and Quebec					
13	Transcontinental	2,657	101	1,196	429	
14	Elgin and Havelock	1				
15	Moncton and Buctouche	5	31			
16	Salisbury and Albert					
17	St. Martins					
18	York and Carleton					
19	Canadian Northern	23,606	4,664	1,070	3,574	
20	Canadian Pacific	64,774	8,725	4,287	4,802	209
21	Cape Breton		6			
22	Central Canada					
23	Central Vermont	40	21		4	
24	Crow's Nest Southern	239	27	15	14	
25	Cumberland	2	30		175	
26	Dominion Atlantic	228	142	6	53	
27	Eastern British Columbia	8	9			
28	Edmonton, Dunvegan and British Columbia	98	133	10	20	
29	Essex Terminal		6		50	
30	Esquimalt and Nanaimo	14	198	1	30	
31	Fredericton and Grand Lake Coal and Rly. Co.					
32	Grand Trunk	25,198	2,822	1,580	4,886	104
33	Grand Trunk Pacific	11,706	2,011	290		
34	Grand Trunk Pacific Branch lines					
35	Hereford	60	10			
36	Kent Northern					
37	Kettle Valley	79	92	6	64	
38	Lotbinière and Mégantic	1	22			
39	Maine Central	25	10			
40	Manitoba Great Northern	104	12	7	5	
41	Maritime Coal, Rly. and Power Co.		2		2	
42	Massawippi Valley	440	180			
43	Midland of Manitoba	254	52	18	34	
44	Montreal and Atlantic	206	187	36	94	
45	Morrissey, Fernie and Michel	6	1		47	
46	Napierville Junction					
47	Nelson and Fort Sheppard	33	4	2	2	
48	New Brunswick Coal and Railway Co.	4	26			
49	New Westminster Southern	96	11	6	5	
50	Northern New Brunswick and Seaboard					
51	North Shore					
52	Ottawa and New York					
53	Pacific Great Eastern	49	137	35	10	10
54	Père Marquette	1,003	45	26	290	
55	Quebec Central	260	524	60	16	1
56	Quebec, Montreal and Southern	1,358	35	88		
57	Quebec Oriental	1				
58	Quebec Railway, Light and Power Co.	31	77	1	13	
59	Red Mountain	39	5	2	2	

Year ending June 30, 1919—Continued.

l'année expirée le 30 juin 1919—suite.

Service. — marchandises.			Cars in Company's Service. — Wagons, service de la compagnie.								
Refrigerator. — Wag. frigorifiq.	Other cars in frt. sev. — Aut. wag. serv. d. marchand	Total. — Total.	Officers and pay — Wagons de payeurs.	Gravel. — Gravier.	Derrick — Grue.	Caboose — Cambuse.	Other road. — Autres.	Total. — Total.	Total cars in Service. — Total des wagons en service	Cars leased. — Wagons loués.	Number—Numéro.
...	369	1,057	3	...	6	17	60	86	1,157	...	1
...	...	486	...	...	1	8	4	13	505	137	2
6	...	149	1	...	...	...	...	1	156	...	3
...	...	35	1	17	...	2	2	22	68	...	4
8	19	96	...	6	...	1	...	7	106	...	5
1	...	192	1	...	1	8	6	16	224	...	6
...	...	4	...	...	...	1	...	1	12	...	7
...	...	1,622	1	...	3	65	95	164	1,850	...	8
255	1,625	20,567	5	546	8	236	344	1,139	22,310	...	9
3	...	586	1	15	...	3	19	38	670	...	10
...	...	40	1	...	...	1	3	5	51	...	11
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	12
99	...	44,482	5	212	...	120	82	419	5,020	...	13
...	...	1	...	...	...	...	...	...	2	...	14
...	...	36	...	...	...	...	4	4	44	...	15
...	...	...	...	...	...	...	...	...	1	...	16
...	...	...	...	...	...	...	...	...	2	...	17
...	...	...	...	...	...	...	...	...	1	...	18
395	...	33,309	24	60	80	428	1,896	2,488	36,860	...	19
2,777	2,092	87,666	58	2,459	82	1,324	3,864	7,787	98,176	...	20
...	6	12	...	...	...	...	...	...	16	...	21
...	...	...	...	...	...	...	...	...	3	...	22
...	...	65	...	...	1	2	11	14	88	...	23
35	79	409	...	6	...	2	...	8	419	...	24
...	...	207	...	12	1	2	4	19	230	...	25
...	...	429	1	8	1	6	44	60	543	176	26
...	...	17	...	...	...	1	...	1	21	...	27
...	105	366	1	105	1	16	38	161	544	...	28
...	...	56	...	...	...	1	...	1	57	...	29
...	...	243	...	28	1	12	15	56	337	...	30
...	...	...	...	...	...	...	...	...	2	2	31
1,919	...	36,509	28	628	37	649	1,536	2,878	40,365	...	32
242	...	14,249	11	1,034	8	138	381	1,572	16,165	...	33
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	34
...	...	70	...	...	...	2	...	2	75	...	35
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	36
4	1	246	2	...	...	6	...	8	273	105	37
...	...	23	...	...	...	1	2	3	30	...	38
...	...	35	...	...	...	...	...	...	39	...	39
15	34	177	...	1	...	2	...	3	184	...	40
...	4	8	...	4	...	...	...	4	15	...	41
...	...	620	...	...	...	5	5	10	645	...	42
40	48	446	...	...	...	1	...	1	453	...	43
1	...	524	...	...	...	12	96	108	655	...	44
...	2	56	...	...	...	1	1	2	64	...	45
...	...	...	...	...	...	...	...	...	2	1	46
5	11	57	...	6	...	1	...	7	66	...	47
...	...	30	...	...	...	...	...	...	33	2	48
14	31	163	...	...	...	...	...	...	168	...	49
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	51
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	50
...	...	...	...	...	...	2	1	3	13	...	52
3	13	257	2	44	2	3	12	63	345	...	53
1	...	1,365	...	...	1	14	13	28	1,416	...	54
8	38	907	2	39	2	20	37	100	1,051	...	55
10	...	1,491	...	...	1	6	20	27	1,536	5	56
...	...	1	...	...	...	3	1	4	10	...	57
...	23	145	...	...	...	1	2	3	167	...	58
6	13	67	...	...	...	...	...	...	68	...	59

10 GEORGE V, A. 1920

TABLE 12.—Summary of Equipment for the

TABLEAU 12.—Relevé du matériel roulant pour

Number—Numéro.	Name of Railway. — Nom du chemin de fer.	Cars in freight — Wagons, service des				
		Box. — Wagons fermés.	Flat. — Wagons plate-formes.	Stock. — Wagons à bestiaux.	Coal. — Wagons à houille.	Tank. — Wagons réservoirs.
60	Roberval-Saguenay	9	170	....	....	....
61	Rutland and Noyan	50	5	2	2	....
62	St. Lawrence and Adirondack	75	30	....	....	....
63	Sydney and Louisburg	16	105	....	1,549	6
64	Témiscouata	80	48	....	....	....
65	Temiskaming and Northern Ontario	242	376	9	....	....
66	Thousand Islands	....	....	....	....	....
67	Toronto, Hamilton and Buffalo	1,018	109	10	150	....
68	Vancouver, Victoria and Eastern	1,198	137	73	70	....
69	Victoria and Sidney, B.C	2	15	....	....	....
70	Victoria Terminal Railway and Ferry Co	....	....	....	....	....
71	Wabash (in Canada)	1,176	69	152	100	....
	Final total	153,520	24,768	9,189	18,375	419

Year ending June 3o, 1919—Concluded.

l'année expirée le 30 juin 1919—fin.

Service. — marchandises.			Cars in Company's Service. — Wagons, service de la compagnie.						Total cars in Service. — Total de wagons en service.	Cars leased. — Wagons loués.	Number—Numéro.
Refrigerator. — Wag. frigorifiq.	Other cars in frt. serv. — Wagons serv. d. marchand	Total. — Total.	Officers and pay — Wagons de payeurs.	Gravel. — Gravier.	Derrick — Grue.	Caboose — Cambuse.	Other road. — Autres.	Total. — Total.			
....	6	185	....	....	....	2	....	2	192	......	60
....	....	59	....	....	....	1	....	1	60	......	61
....	....	105	....	....	1	3	1	5	117	......	62
....	....	1,676	....	12	1	8	7	28	1,714	......	63
....	2	130	1	....	....	4	6	11	149	......	64
....	....	627	4	....	....	26	175	205	893	......	65
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	......	66
....	50	1,337	1	56	1	15	50	123	1,479	......	67
175	394	2,047	....	....	....	....	....	....	2,051	......	68
....	....	17	....	....	....	1	....	....	20	......	69
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	......	70
....	....	1,497	....	....	1	37	3	41	1,545	......	71
6,022	4,965	217,258	154	5,298	241	3,220	8,840	17,753	241,523	428	

TABLE 13.—Summary of Cars in Freight Service for the year ending

TABLEAU 13.—Etat des wagons, service des marchandises, pour l'exercice

Number.—Numéro.	Name of Railway. — Nom du chemin de fer.	Box Cars. — Wagons fermés.		Flat Cars. — Trucks.		Stock Cars. — Wagons à bestiaux.	
		Number. — Nombre.	Aggregate Capacity. — Capacité totale.	Number. — Nombre.	Aggregate Capacity. — Capacité totale.	Number. — Nombre.	Aggregate Capacity. — Capacité totale.
			Tons.		Tons.		Tons.
1	Algoma Central and Hudson Bay	51	2,040	378	15,120	....	....
2	Algoma Eastern	20	785	109	7,360	....	....
3	Alberta Great Waterways	99	2,970	44	1,320	....	....
4	Atlantic, Quebec and Western	3	90	25	750	....	....
5	Brandon, Sask. and Hudson Bay	56	2,110	6	230	4	100
6	British Yukon	77	1,516	71	1,400	31	620
7	Canada and Gulf Terminal	....	....	4	120	....	....
8	Canada Southern	1,422	51,480	191	8,520	....	....
9	Canadian National Railways—						
10	Intercolonial	14,954	492,150	2,282	77,150	138	4,140
11	P. E. Island	347	4,675	196	2,935	28	350
12	International of New Brunswick	....	....	40	1,200	....	....
13	St. John and Quebec	....	....	....	....	....	....
14	Transcontinental	2,657	114,590	101	3,030	1,196	35,880
15	Elgin and Havelock	1	20	....	....	....	....
16	Moncton and Buctouche	5	150	31	....	....	....
17	Salisbury and Albert	....	....	....	....	....	....
18	St. Martin's	....	....	....	....	....	....
19	York and Carleton	....	....	....	....	....	....
20	Canadian Northern	23,606	763,770	4,664	157,500	1,070	32,100
21	Canadian Pacific	64,774	2,348,350	8,725	295,590	4,287	126,550
22	Cape Breton	....	....	6	180	....	....
23	Central Canada	....	....	....	....	....	....
24	Central Vermont	40	730	21	365	....	....
25	Crow's Nest Southern	239	8,990	27	1,010	15	370
26	Cumberland	2	40	30	450	....	....
27	Dominion Atlantic	228	6,520	142	4,000	6	170
28	Eastern British Columbia	8	....	9	....	....	....
29	Edmonton, Dunvegan and British Columbia	98	2,940	133	3,990	10	300
30	Essex Terminal	....	....	6	240	....	....
31	Esquimalt and Nanaimo	14	280	198	6,967	1	20
32	Fredericton and Grand Lake Coal and Rly. Co	....	....	....	....	....	....
33	Grand Trunk	25,198	833,035	2,822	90,885	1,580	46,650
34	Grand Trunk Pacific	11,706	351,180	2,011	60,050	290	8,700
35	Grand Trunk Pacific Branch Lines	....	....	....	....	....	....
36	Hereford	60	1,800	10	200	....	....
37	Kent Northern	....	....	....	....	....	....
38	Kettle Valley	79	2,370	92	3,680	6	180
39	Lotbiniere and Megantic	1	30	22	660	....	....
40	Maine Central	25	750	10	300	....	....
41	Manitoba Great Northern	104	3,910	12	460	7	170
42	Maritime Coal, Rly. and Power Co	....	....	2	40	....	....
43	Massawippi Valley	440	8,750	180	3,350	....	....
44	Midland of Manitoba	254	9,650	52	1,890	18	410
45	Montreal and Atlantic	206	6,920	187	5,690	36	1,065
46	Morrissey, Fernie and Michel	6	240	1	40	....	....
47	Napierville Junction	....	....	....	....	....	....
48	Nelson and Fort Sheppard	33	1,240	4	160	2	50
49	New Brunswick Coal and Rly. Co	4	80	26	520	....	....
50	New Westminster Southern	96	3,160	11	410	6	150
51	Ottawa and New York	....	....	....	....	....	....
52	Pacific Great Eastern	49	1,960	137	5,480	35	1,050
53	Pere Marquette	1,003	34,110	45	1,335	26	780
54	Quebec Central	260	7,620	524	15,330	60	1,695
55	Quebec, Montreal and Southern	1,358	40,740	35	875	88	2,640
56	Quebec Oriental	1	30	....	....	....	....
57	Quebec Rly., Light and Power Co	31	760	77	1,540	1	30
58	Red Mountain	39	1,470	5	190	2	50
59	Roberval-Saguenay	9	180	170	5,560	....	....
60	Rutland and Noyan	50	1,500	5	150	2	40
61	St. Lawrence and Adirondack	75	....	30	....	....	....

June 30, 1919—Showing Number and Aggregate Capacity.

terminé le 30 juin 1919—nombre et capacité totale.

Coal Cars. — Wagons à houille.		Tank Cars. — Wagons réservoirs.		Refrigerator Cars. — Wagons frigorifiques.		Other Cars. — Autres wagons.		Total. — Total.		Number.—Numéro.
Number. — Nombre	Aggregate Capacity. — Capacité totale.	Number. — Nombre.	Aggregate Capacity. — Capacité totale.	Number. — Nombre.	Aggregate Capacity. — Capacité totale.	Number. — Numbre.	Aggregate Capacity. — Capacité totale.	Number. — Nombre.	Aggregate Capacity. — Capacity. totale.	
	Tons.		Tons.		Tons.		Tons.		Tons.	
259	10,110					369	18,450	1,057	45,720	1
357	17,830							486	25,975	2
				6	180			149	4,470	3
7	350							35	1,190	4
3	150			8	240	19	900	96	3,730	5
12	240			1	20			192	3,796	6
								4	120	7
		9	180					1,622	60,180	8
										9
1,234	44,960	79	2,370	255	7,650	1,625	48,750	20,567	677,170	10
11	140	1	15	3	45			586	8,160	11
								40	1,200	12
										13
429	12,870			99	3,960			4,482	170,330	14
								1	20	15
								36	150	16
										17
										18
										19
3,574	153,440			395	11,850			33,309	1,118,660	20
4,802	229,400	209	8,920	2,777	83,270	2,092	79,977	87,666	3,172,057	21
						6	180	12	360	22
										23
4	60							65	1,155	24
14	690			35	1,050	79	3,780	409	15,890	25
175	2,625							207	3,115	26
53	1,440							429	12,130	27
								17		28
20	600					105	3,150	366	10,980	29
50	2,000							56	2,240	30
20	1,300							243	8,567	31
										32
4,886	224,960	104	2,265	1,919	56,685			36,509	1,254,480	33
				242	7,260			14,249	427,190	34
										35
								70	2,000	36
										37
64	2,560			4	200	1	50	246	9,040	38
								23	690	39
								35	1,050	40
5	250			15	450	34	1,630	177	6,870	41
2	80					4	60	8	180	42
								620	12,100	43
34	1,660			40	1,250	48	2,285	446	17,145	44
94	3,760			1	30			524	17,465	45
47	1,410					2	60	56	1,750	46
										47
2	100			5	150	11	530	57	2,230	48
								30	600	49
5	250			14	420	31	1,490	163	6,330	50
										51
10	500	10	480	3	120	13	650	257	10,240	52
290	11,165			1	30			1,365	47,420	53
16	480	1	20	8	230	38	1,520	907	26,895	54
				10	300			1,491	44,555	55
								1	30	56
13	270					23	690	145	3,290	57
2	100			6	180	13	630	67	2,620	58
						6	120	185	5,860	59
2	80							59	1,770	60
								105		61

TABLE 13.—Summary of Cars in Freight Service for the year ending

TABLEAU 13.—Etat des wagons, service des marchandises pour

Number-Numéro.	Name of Railway. — Nom du chemin de fer.	Box Cars. — Wagons fermés.		Flat Cars. — Trucks.		Stock Cars. — Wagons à bestiaux.	
		Number. — Nombre.	Aggregate Capacity. — Capacité totale.	Number. — Nombre.	Aggregate Capacity. — Capacité totale.	Number. — Nombre.	Aggregate Capacity. — Capacité totale.
			Tons.		Tons.		Tons.
62	Sydney and Louisburg	16	320	105	3,090	....	....
63	Temiscouata	80	2,070	48	1,030	....	....
64	Temiskaming and Northern Ontario	242	9,260	376	13,085	9	270
65	Thousand Islands	....	....	....	....	....	....
66	Toronto, Hamilton and Buffalo	1,018	40,490	109	4,360	10	300
67	Vancouver, Victoria and Eastern	1,198	45,050	137	5,140	73	1,780
68	Victoria and Sidney, B.C	2	40	15	300	....	....
69	Victoria Terminal Rly. and Ferry Co	....	....	....	....	....	....
70	Wabash (in Canada)	1,176	41,760	69	2,620	152	5,980
	Total	153,520	5,255,121	24,768	817,847	9,189	272,590

June 30, 1919—Showing Number and Aggregate Capacity—Concluded.

l'exercice terminé le 30 juin 1919—nombre et capacité totale—fin.

Coal Cars. — Wagons à houille.		Tank Cars. — Wagons réservoirs.		Refrigerator Cars. — Wagons frigorifiques.		Other Cars. — Autres wagons.		Total. — Total.		Number-Numéro.
Number. — Nombre.	Aggregate Capacity. — Capacité totale.	Number. — Nombre.	Aggregate Capacity. — Capacité totale.	Number. — Nombre.	Aggregate Capacity. — Capacité totale.	Number. — Nombre.	Aggregate Capacity. — Capacité totale.	Number. — Nombre.	Aggregate Capacity. — Capacité totale.	
1,549	31,490	6	90	....	....	....	....	1,676	34,990	62
....	....	....	....	....	....	2	60	130	3,260	63
....	....	....	....	....	....	....	....	627	22,615	64
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	65
150	7,500	....	....	....	....	50	2,000	1,337	54,650	66
70	3,380	....	....	175	5,320	394	18,835	2,047	79,415	67
....	....	....	....	....	....	....	....	17	340	68
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	69
100	4,600	....	....	....	....	....	....	1,497	54,960	70
18,375	772,800	419	14,340	6,022	180,800	4,965	185,797	217,258	7,499,295	

TABLE 14.—Summary of Consumption of Fuel by Locomotives.

TABLEAU 14.—État de la consommation de combustible par les locomotives

No. — N°.	Name of Railway. — Nom du chemin de fer.	Consumption of fuel — Combustible consumé par les — Coal—Tons. — Houille—tonnes.			
		Anthracite.	Bituminous. — Bitumineuse	Unclassified — Non classifiée.	Total.
1	Algoma Central and Hudson Bay	....	23,554	....	23,554
2	Algoma Eastern	....	134	....	134
3	Alberta and Great Waterways	....	2,135	....	2,135
4	Atlantic, Quebec and Western	....	2,720	....	2,720
5	Brandon, Saskatchewan and Hudson Bay	....	1,556	....	1,556
	Canadian National—				
6	Intercolonial	....	480,769	....	480,769
7	Prince Edward Island	....	1,532	....	1,532
8	International of New Brunswick	....	5,356	....	5,356
9	Elgin and Havelock	5	....	....	5
10	Moncton and Buctouche	....	19	....	19
11	Salisbury and Albert	851	....	....	851
12	St. Martins	....	1	....	1
13	St. John and Quebec	....	753	....	753
14	York and Carleton	....	10	....	10
15	Transcontinental	....	208,362	....	208,362
16	Canadian Northern	....	718,468	....	718,468
17	Canada Southern	....	205,099	....	205,099
18	Canadian Pacific	....	1,777,112	....	1,777,112
19	Central Canada	....	25	....	25
20	Central Vermont	....	3,284	....	3,284
21	Crow's Nest Southern	....	4,283	....	4,283
22	Cumberland	....	1,096	....	1,096
23	Dominion Atlantic	....	11,261	....	11,261
24	Edmonton, Dunvegan and British Columbia	....	15,124	....	15,124
25	Essex Terminal	....	1,900	....	1,900
26	Esquimalt and Nanaimo	....	....	....	....
27	Grand Trunk	....	1,015,489	....	1,015,489
28	Grand Trunk Pacific	....	127,528	....	127,528
29	Grand Trunk Pacific Branch Lines	....	47,405	....	47,405
30	Hereford	....	2,097	....	2,097
31	Kettle Valley	....	12,339	....	12,339
32	Maine Central	....	333	....	333
33	Manitoba, Great Northern	....	420	....	420
34	Midland of Manitoba	....	2,071	....	2,071
35	Montreal and Atlantic	....	20,217	....	20,217
36	Nelson and Fort Sheppard	....	1,148	....	1,148
37	Ottawa and New York	....	7,364	....	7,364
38	Pére Marquette	....	96,428	....	96,428
39	Quebec Central	....	12,647	....	12,647
40	Quebec, Montreal and Southern	....	5,099	....	5,099
41	Quebec Oriental	....	5,533	....	5,533
42	Quebec Railway, Light and Power	....	1,001	....	1,001
43	Rutland and Noyan	....	177	....	177
44	St. Lawrence and Adirondack	....	16,836	....	16,836
45	Sydney and Louisburg	....	11,877	....	11,877
46	Temiskaming and Northern Ontario	....	36,230	....	36,230
47	Toronto, Hamilton and Buffalo	....	16,145	....	16,145
48	Vancouver, Victoria and Eastern	....	3,870	....	3,870
49	Wabash (In Canada)	....	104,303	....	104,303
	Total	856	5,011,110	....	5,011,966

SESSIONAL PAPER No. 20b

for the Year ending June 30, 1919.

pendant l'exercice terminé le 30 juin 1919.

by Freight Locomotives.

locomotives des trains de marchandises.

Wood, Charcoal, Oil. — Bois, charbon de bois, pétrole.				Total fuel consumed. — Total de la consommation.	Miles run. — Milles parcourus.	No. — N°.
Wood—Cords. — Bois—cordes.	Charcoal—Bush — Charbon de bois—boiss.	Oil—Gallons. — Pétrole—gallons	Total—Tons. — Total—tonnes.	—		
...	...	...	...	23,554	340,987	1
...	...	...	...	134	84,749	2
...	...	...	...	2,135	28,758	3
...	...	...	...	2,720	39,836	4
18	...	85	9	1,565	21,772	5
2,791	960	...	1,404	482,173	5,202,196	6
1	...	...	...	1,532	30,555	7
26	...	...	13	5,369	71,812	8
...	...	...	...	5	82	9
...	...	...	...	19	248	10
4	...	...	2	853	11,647	11
...	...	...	...	1	16	12
3	...	...	2	755	10,897	13
...	...	...	...	10	175	14
1,168	272	...	586	208,948	2,410,567	15
7,507	...	...	4,389	722,857	9,964,610	16
...	...	57,062	336	205,435	2,134,593	17
260	45,233	21,564,648	128,943	1,906,055	21,590,741	18
...	...	...	...	25	692	19
16	...	...	8	3,292	63,208	20
34	...	143	18	4,301	42,713	21
...	...	...	...	1,096	26,486	22
...	...	...	...	11,261	170,367	23
...	...	...	...	15,124	155,134	24
...	...	...	...	1,900	35,000	25
...	...	1,733,088	10,316	10,316	129,258	26
8,125	...	...	4,063	1,019,552	11,511,598	27
2,346	...	2,558,500	19,448	146,976	1,887,713	28
780	...	...	390	47,795	370,089	29
...	...	...	...	2,097	23,288	30
...	...	...	...	12,339	127,863	31
...	...	...	...	333	4,115	32
4	...	...	2	422	4,695	33
10	...	...	5	2,076	40,835	34
3	564	...	7	20,224	269,162	35
50	...	...	25	1,173	18,381	36
...	...	...	...	7,364	69,105	37
...	...	...	...	96,428	922,878	38
...	...	...	...	12,647	230,217	39
...	...	...	...	5,099	91,465	40
...	...	...	...	5,533	110,659	41
...	...	...	...	1,001	28,548	42
...	...	...	...	177	1,893	43
...	...	...	...	16,836	134,506	44
...	...	...	...	11,877	409,321	45
...	...	...	...	36,230	564,471	46
122	...	...	61	16,206	190,282	47
56	...	594,548	3,567	7,437	68,506	48
...	...	...	...	104,303	968,876	49
23,324	47,029	26,508,074	173,594	5,185,560	60,615,565	

TABLE 14.—Summary of Consumption of Fuel by

TABLEAU 14.—Etat de la consommation de combustible par

No. — N°	Name of Railway. — Nom du chemin de fer.	Consumption of Fuel by Passenger Locomotives. Coal—Tons.—Houille—tonnes. Anthracite.	Bituminous. — Bitumineuse	Unclassified — Non-classifiée.	Total.
1	Algoma Central and Hudson Bay		2,384		2,384
2	Atlantic, Quebec and Western		1,960		1,960
3	Brandon, Saskatchewan and Hudson Bay		1,420		1,420
	Canadian National Railways—				
4	Intercolonial		198,507		198,507
5	P. E. Island		4,327		4,327
6	International of New Brunswick		1,698		1,698
7	Elgin and Havelock				
8	Moncton and Buctouche				
9	Salisbury and Albert				
10	St. Martin's				
11	St. John and Quebec				
12	York and Carleton				
13	Transcontinental		43,311		43,311
14	Canadian Northern		281,050		281,050
15	Canada Southern		110,487		110,487
16	Canadian Pacific		797,182		797,182
17	Central Vermont		4,865		4,865
18	Crow's Nest Southern		1,221		1,221
19	Dominion Atlantic		9,918		9,918
20	Edmonton, Dunvegan and B.C		3,740		3,740
21	Esquimalt and Nanaimo				
22	Grand Trunk		354,631		354,631
23	Grand Trunk Pacific		51,972		51,972
24	Grand Trunk Pacific Branch Lines		13,435		13,435
25	Hereford		1,657		1,657
26	Kettle Valley		9,524		9,524
27	Maine Central		171		171
28	Manitoba Great Northern		356		356
29	Midland of Manitoba		4,729		4,729
30	Montreal and Atlantic		5,414		5,414
31	Red Mountain				
32	North Shore				
33	Nelson and Fort Sheppard		1,064		1,064
34	Ottawa and New York		3,760		3,760
35	Pere Marquette		9,155		9,155
36	Quebec Central		14,310		14,310
37	Quebec, Montreal and Southern		3,771		3,771
38	Quebec Oriental		1,179		1,179
39	Quebec Rly., Light and Power Co		83		83
40	Roberval-Saguenay		3,680		3,680
41	St. Lawrence and Adirondack		9,045		9,045
42	Sydney and Louisburg		1,073		1,073
43	Temiskaming and Northern Ontario		17,650		17,650
44	Toronto, Hamilton and Buffalo		10,403		10,403
45	Vancouver, Victoria and Eastern		1,351		1,351
46	Victoria and Sidney		1,202		1,202
47	Wabash		13,040		13,040
	Total		1,994,725		1,994,725

SESSIONAL PAPER No. 20b

Locomotives, for the Year ending June 30, 1919—Continued.

les locomotives pendant l'exercice terminé le 30 juin 1919.—suite.

Combustible consumé par les locomotives des trains de voyageurs.

Wood, Charcoal, Oil.—Bois, charbon de bois, pétrole.				Total Fuel Consumed. — Total de la consommation.	Miles run. — Milles parcourus.	No. — N°.
Wood.—Cords. — Bois—cordes.	Charcoal—Bush — Charbon de bois—boiss.	Oil—Gallons. — Pétrole—gallons	Total. Tons—tonnes.			
				2,384	60,821	1
				1,960	40,477	2
36		155	19	1,439	43,176	3
1,155	398		580	199,087	3,449,790	4
1			1	4,328	129,465	5
12			6	1,704	34,158	6
						7
						8
						9
						10
						11
						12
243	56		123	43,434	931,667	13
2,852			1,868	282,918	5,609,428	14
		54,317	319	110,806	2,033,701	15
222	38,710	11,605,272	69,577	866,759	18,477,087	16
27			14	4,879	115,448	17
27		111	14	1,235	33,226	18
				9,918	295,586	19
				3,740	79,096	20
		842,856	5,017	5,017	151,180	21
2,838			1,419	356,050	7,204,397	22
956		1,336,020	10,021	61,993	994,096	23
220			110	13,545	292,045	24
				1,657	33,111	25
				9,524	137,759	26
				171	3,706	27
8			4	360	10,016	28
26			13	4,742	98,093	29
2	289		4	5,418	137,692	30
						31
						32
		208	1	1,065	36,886	33
				3,760	78,645	34
				9,155	201,990	35
				14,310	245,286	36
				3,771	67,625	37
				1,179	28,755	38
				83	2,359	39
		675	4	3,684	70,026	40
				9,045	141,662	41
				1,073	36,968	42
				17,650	400,996	43
22			11	10,414	202,036	44
92		697,860	4,200	5,551	114,203	45
74			37	1,239	30,873	46
				13,040	279,778	47
8,813	39,453	14,537,474	93,362	2,088,087	42,333,309	

TABLE 14.—Summary of Consumption of Fuel by

TABLEAU 14.—Etat de la consommation de combustible par

No. — N°	Name of Railway. — Nom du chemin de fer.	Consumption of Fuel by Mixed Locomotives.— Coal—Tons.—Houille—tonnes. Anthracite.	Bituminous. — Bitumineuse	Unclassified — Non-classifiée.	Total.
1	Algoma Central and Hudson Bay	....	764	....	764
2	Algoma Eastern	....	31	....	31
3	Alberta and Great Waterways	....	1,766	....	1,766
4	Atlantic, Quebec and Western	....	1,685	....	1,685
5	British Yukon	....	702	....	702
6	Canada and Gulf Terminal	....	1,733	....	1,733
	Canadian National Railways—				
7	Intercolonial	....	34,143	....	34,143
8	P. E. Island	....	10,272	....	10,272
9	International of New Brunswick	....	4,765	....	4,765
10	Elgin and Havelock	875	....	....	875
11	Moncton and Buctouche	....	1,894	....	1,894
12	Salisbury and Albert	2,174	....	....	2,174
13	St. Martin's	....	752	....	752
14	St. John and Quebec	....	4,668	....	4,668
15	York and Carleton	....	706	....	706
16	Transcontinental	....	26,585	....	26,585
17	Canadian Northern	....	118,053	....	118,053
18	Canada Southern	....	8,379	....	8,379
19	Canadian Pacific	....	111,824	....	111,824
20	Cape Breton	....	998	....	998
21	Central Canada	....	917	....	917
22	Central Vermont	....	1,482	....	1,482
23	Cumberland	....	1,332	....	1,332
24	Dominion Atlantic	....	6,146	....	6,146
25	Eastern British Columbia	....	647	....	647
26	Edmonton, Dunvegan and B.C.	....	702	....	702
27	Esquimalt and Nanaimo	....	....	....	....
28	Grand Trunk	....	39,797	....	39,797
29	Grand Trunk Pacific	....	8,255	....	8,255
30	Grand Trunk Pacific Branch Lines	....	15,594	....	15,594
31	Essex Terminal	....	....	....	....
32	Quebec Rly., Light and Power Co	....	....	....	....
33	Hereford	....	2,703	....	2,703
34	Kettle Valley	....	2,050	....	2,050
35	Lotbiniere and Megantic	....	1,137	....	1,137
36	Maine Central	....	397	....	397
37	Manitoba Great Northern	....	1,046	....	1,046
38	Maritime Coal, Ry. and Power	....	4,000	....	4,000
39	Massawippi Valley	....	8,953	....	8,953
40	Montreal and Atlantic	....	6,145	....	6,145
41	Morrissey, Fernie and Michel	....	2,652	....	2,652
42	New Westminster Southern	....	....	....	....
43	Quebec Central	....	13,205	....	13,205
44	Quebec, Montreal and Southern	....	3,592	....	3,592
45	Quebec Oriental	....	1,595	....	1,595
46	Red Mountain	....	590	....	590
47	Sydney and Louisburg	....	959	....	959
48	Temiscouata	....	9,598	....	9,598
49	Temiskaming and Northern Ontario	....	3,808	....	3,808
50	Toronto, Hamilton and Buffalo	....	18,998	....	18,998
51	Vancouver, Victoria and Eastern	....	2,498	....	2,498
52	Victoria Terminal	....	80	....	80
53	Wabash (in Canada)	....	....	....	....
	Total	3,049	488,598	....	491,647

SESSIONAL PAPER No. 20b

Locomotives, for the Year ending June 30, 1919—Continued.

les locomotives pendant l'exercice terminé le 30 juin 1919—suite.

Combustible consumé par les locomotives des trains mixtes. — Wood, Charcoal, Oil.—Bois, charbon de bois, pétrole.				Total Fuel Consumed. — Total de la consommation.	Miles run. — Milles parcourus.	No. — N°
Wood.—Cords. — Bois—cordes.	Charcoal—Bush — Charbon de bois—boiss.	Oil—Gallons. — Pétrole—gallons	Total. Tons—tonnes.			
....	....	....	....	764	12,989	1
....	....	....	....	31	55,761	2
....	....	....	....	1,766	22,367	3
....	....	....	....	1,685	25,549	4
20	....	....	10	712	48,098	5
....	....	....	....	1,733	22,464	6
197	68	....	99	34,242	487,758	7
4	....	....	2	10,274	245,858	8
....	28	....	14	4,779	76,668	9
15	....	....	9	884	17,731	10
19	....	....	10	1,904	25,688	11
11	....	....	6	2,180	35,692	12
18	....	....	9	761	22,738	13
19	....	....	19	4,677	81,112	14
14	....	....	7	713	15,263	15
149	35	....	74	26,659	379,792	16
1,088	....	....	658	118,711	2,017,822	17
165	....	3,900	105	8,484	144,365	18
24	4,208	518,616	3,141	114,965	2,008,554	19
....	....	....	....	998	19,406	20
....	....	....	....	917	9,992	21
3	....	....	2	1,484	31,991	22
....	....	....	....	1,332	32,166	23
....	....	....	....	6,146	96,700	24
....	....	....	....	647	7,512	25
....	....	....	....	702	7,911	26
....	....	36,456	217	217	4,180	27
318	....	....	159	39,956	719,410	28
152	....	....	76	8,331	121,586	29
256	....	....	128	15,722	351,708	30
....	....	....	....	....	....	31
....	....	....	....	....	....	32
....	....	....	....	2,703	46,114	33
....	....	....	....	2,050	25,173	34
....	....	....	....	1,137	19,000	35
....	....	....	....	397	6,205	36
18	....	142	10	1,056	24,178	37
....	....	....	....	4,000	24,645	38
....	....	....	....	8,953	148,769	39
2	326	....	4	6,149	155,829	40
....	....	....	....	2,652	26,303	41
3	....	20,858	126	126	2,610	42
....	....	....	....	13,205	248,831	43
....	....	....	....	3,592	64,444	44
....	....	....	....	1,595	31,895	45
8	....	....	4	594	6,356	46
....	....	....	....	959	33,040	47
....	....	....	....	9,598	152,004	48
....	....	....	....	3,808	56,708	49
73	....	....	37	19,035	303,525	50
71	....	481,740	2,904	5,402	87,607	51
....	....	....	....	80	1,840	52
....	....	....	....	....	....	53
2,647	4,665	1,061,712	7,820	499,467	8,617,717	

TABLE 14.—Summary of Consumption of Fuel by Locomotives,

TABLEAU 14.—Etat de la consommation de combustible par les

No. — N°.	Name of Railway. — Nom du chemin de fer.	Consumption of fuel used by switching locomotives — Combustible consumé par les locomotives de — Coal—Tons.—Houille—tonnes. Anthracite.	Bituminous — Bitumineuse	Unclassified — Non classifiée.	Total.
1	Algoma Central and Hudson Bay		7,677		7,677
2	Atlantic Quebec and Western		415		415
3	Brandon, Saskatchewan and Hudson Bay		138		138
4	Canada and Gulf Terminal		31		31
	Canadian National—				
5	Intercolonial		120,628		120,628
6	P. E. Island		2,538		2,538
7	International of New Brunswick				
8	Elgin and Havelock				
9	Moncton and Buctouche				
10	Salisbury and Albert				
11	St. Martins				
12	St. John and Quebec				
13	York and Carleton				
14	Transcontinental		30,890		30,890
15	Canadian Northern		181,570		181,570
16	Canada Southern		64,626		64,626
17	Canadian Pacific		452,030		452,030
18	Central Vermont		853		853
19	Crow's Nest Southern		753		753
20	Cumberland		1,179		1,179
21	Dominion Atlantic		3,036		3,036
22	Eastern British Columbia		1,436		1,436
23	Edmonton, Dunvegan and British Columbia		1,367		1,367
24	Essex Terminal		1,000		1,000
25	Esquimalt and Nanaimo				
26	Grand Trunk		380,393		380,393
27	Grand Trunk Pacific		7,362		7,362
28	Grand Trunk Pacific Branch Lines		6,311		6,311
29	Hereford		654		654
30	Kettle Balley		1,089		1,089
31	Cape Breton				
32	Lotbiniere and Megantic				
33	Maine Central				
34	Massawappi Valley				
35	Manitoba Great Northern		229		229
36	Midland of Manitoba		1,233		1,233
37	Montreal and Atlantic		4,176		4,176
38	Nelson and Fort Sheppard		59		59
39	Ottawa and New York		1,160		1,160
40	Pere Marquette		11,958		11,958
41	Quebec Central		8,892		8,892
42	Quebec, Montreal and Southern		3,489		3,489
43	Quebec Oriental		686		686
44	Quebec Ry. Light and Power		472		472
45	Red Mountain		141		141
46	Roberval—Saguenay		725		725
47	Sydney and Louisburg		11,324		11,324
48	Temiskaming and Northern Ontario		9,599		9,599
49	Vancouver, Victoria and Eastern		701		701
	Total		1,320,820		1,320,820

SESSIONAL PAPER No. 20b

for the year ending June 30, 1919—Continued.

locomotives pendant l'exercice terminé le 30 juin 1919—suite.

of all classes. / manœuvre, de toutes classes. — Wood, Charcoal, Oil.—Bois, charbon de bois, pétrole.				Total fuel consumed. — Total de la consommation.	Miles run. — Milles parcourus.	No. — N°.
Wood—Cords. — Bois—cordes.	Charcoal—Bush — Charbon de bois—boiss.	Oil—Gallons. — Pétrole—gallons	Total—Tons. — Total—tonnes.			
				7,677	144,778	1
				415	9,795	2
2			1	139	2,682	3
				31	288	4
699	240		352	120,980	2,288,017	5
1				2,538	99,081	6
						7
						8
						9
						10
						11
						12
						13
173	40		86	30,976	444,064	14
2,024			820	182,390	2,516,945	15
41		26,292	176	64,802	984,328	16
101	17,583	849,576	5,283	457,313	8,392,563	17
7			4	857	29,462	18
10		44	6	759	13,020	19
				1,179	28,482	20
				3,036	142,597	21
				1,436	16,671	22
				1,367	43,634	23
				1,000	15,000	24
		189,840	1,130	1,130	43,242	25
3,044			1,522	381,915	6,629,849	26
64		1,212,400	8,692	16.054	501,963	27
90			45	6,356	155,819	28
				654	15,498	29
				1,089	19,721	30
						31
						32
						33
						34
4			2	231	4,565	35
48			24	1,257	37,049	36
1	235		3	4,179	112,143	37
				59	1,872	38
				1,160	19,246	39
				11,958	274,479	40
				8,892	168,500	41
				3,489	62,586	42
				686	17,153	43
				472	13,457	44
				141	2,376	45
40			20	745	17,228	46
				11,324	390,296	47
				9,599	214,822	48
108		1,101,612	6,612	7,313	132,776	49
6,457	18,098	3,379,764	24,778	1,345,598	24,006,047	

TABLE 14.—Summary of Consumption of Fuel by Locomotives,

TABLEAU 14.—État de la consommation de houille par les

No. — N°	Name of Railway. — Nom du chemin de fer.	Consumption of Fuel by Special — Combustible consommé par les locomotives — Coal—Tons.—Houille—tonnes. Anthracite.	Bituminous. — Bitumineuse.	Unclassified — Non-classifiée.	Total.
1	Algoma Central and Hudson Bay	....	4,548	....	4,548
2	Alberta and Great Waterways	....	46	....	46
3	Atlantic, Quebec and Western	....	144	....	144
4	Brandon, Saskatchewan and Hudson Bay	....	147	....	147
5	British Yukon	....	230	....	230
6	Canada and Gulf Terminal	....	29	....	29
	Canadian National Railways—				
7	Intercolonial	....	36,728	....	36,728
8	P. E. Island	....	1,370	....	1,370
9	International of New Brunswick	....	1,789	....	1,78
10	Elgin and Havelock	71	....	....	71
11	Moncton and Buctouche	....	169	....	169
12	Salisbury and Albert	454	....	....	454
13	St. Martin's	....	....	....	....
14	St. John and Quebec	....	131	....	131
15	York and Carleton	....	142	....	142
16	Transcontinental	....	22,768	....	22,768
17	Canadian Northern	....	77,730	....	77,730
18	Canadian Southern	....	3,499	....	3,499
19	Canadian Pacific	....	79,207	....	79,207
20	Central Canada	....	38	....	38
21	Crow's Nest Southern	....	171	....	171
22	Dominion Atlantic	....	864	....	864
23	Eastern British Columbia	....	63	....	63
24	Edmonton, Dunvegan and B.C.	....	333	....	333
25	Esquimalt and Nanaimo	....	....	....	....
26	Grand Trunk	....	38,281	....	38,281
27	Grand Trunk Pacific	....	27,212	....	27,212
29	Grand Trunk Pacific Branch Lines	....	9,624	....	9,624
29	Hereford	....	114	....	114
30	Kettle Valley	....	4,348	....	4,348
31	Fredericton and Grand Lake Coal and Rly. Co.	....	....	....	....
32	Victoria Terminal Rly. and Ferry Co	....	....	....	....
33	Lotbiniere and Megantic	....	25	....	25
34	Midland of Manitoba	....	10	....	10
35	Montreal and Atlantic	....	324	....	324
36	Nelson and Fort Sheppard	....	193	....	193
37	Ottawa and New York	....	96	....	96
38	Pere Marquette	....	465	....	465
39	Quebec Central	....	2,609	....	2,609
40	Quebec, Montreal and Southern	....	837	....	837
41	Quebec Oriental	....	618	....	618
42	Quebec Rly., Light and Power	....	26	....	26
43	Red Mountain	....	8	....	8
44	Sydney and Louisburg	....	273	....	273
45	Temiskaming and Northern Ontario	....	2,970	....	2,970
46	Toronto, Hamilton and Buffalo	....	1,860	....	1,860
47	Vancouver, Victoria and Eastern	....	1,006	....	1,006
48	Wabash	....	295	....	295
	Total	525	321,340	....	321,865

SESSIONAL PAPER No. 20b

for the Year ending June 30, 1919—Concluded.

ocomotives, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1919—Fin.

and Non-revenue Locomotives. — spéciales et non-productrices, de toutes classes.						
Wood, Charcoal, Oil.—Bois, charbon de bois, pétrole.				Total fuel consumed. — Total de la consommation.	Miles run. — Milles parcourus.	No. — N°
Wood—Cords. — Bois—cordes.	Charcoal—Bush. — Charbon de bois—boiss.	Oil—Gallons. — Pétrole—gallons	Total. Tons—tonnes.			
				4,548	86,708	1
				46	599	2
				144	2,178	3
2			1	148	1,839	4
8			4	234	1,657	5
				29	288	6
212	73		106	36,834	533,014	7
1				1,370	41,311	8
12			6	1,795	35,626	9
1			6	71	1,272	10
1				169	2,654	11
3			1	455	7,254	12
						13
1				131	2,657	14
4			2	144	3,721	15
128	30		64	22,832	327,088	16
539			270	78,000	1,248,492	17
		2,889	17	3,516	109,182	18
19	3,382	1,059,408	6,350	85,557	1,614,482	19
				38	626	20
2		8	1	172	2,351	21
				864	17,635	22
				63	730	23
				333	15,267	24
		134,736	802	802	18,613	25
306			153	38,434	761,381	26
480		221,060	1,819	29,031	440,788	27
156			78	9,702	127,214	28
				114	1,674	29
				4,348	71,347	30
						31
						32
				25	600	33
				10	134	34
				324	8,018	35
				193	3,078	36
				96	1,060	37
				465	8,179	38
				2,609	62,931	39
				837	15,026	40
				618	12,067	41
				26	738	42
				8	126	43
				273	9,425	44
				2,970	41,095	45
20			10	1,870	26,834	46
22		125,644	757	1,763	27,830	47
				295	10,936	48
1,917	3,485	1,543,745	10,441	332,306	5,705,725	

TABLE 15.—Summary of Accidents to Persons for the Year

A. Accidents resulting from the movement

TABLEAU 15.—Sommaire des accidents aux personnes pour

A—Accidents résultant de la marche des

Number.—Numéro.	Name of Railway. — Nom du chemin de fer.	PASSENGERS—VOYAGEURS. Kind of Accident.— Collisions. — Collisions.		Derailments. — Déraillements.		Parting of trains. — Rupture des trains.		Locomotives or cars breaking down. — Locomotive ou wagons démolis.		Falling from trains, locomotives or cars. — Tombés des trains, locomotives ou wagons.	
		Killed. — Tués.	Injured. — Blessés.	Killed. — Tués.	Injured. — Blessés.	Killed. — Tués.	Injured. — Blessés.	Killed. — Tués.	Injured. — Blessés.	Killed. — Tués.	Injured. — Blessés.
1	Canada Southern	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
2	Canadian Pacific	2	6	......	......	......	......	......	......	3	15
3	Central Canada	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
4	Central Vermont	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
5	Can. National. Rys.—										
6	Intercolonial	......	......	......	......	......	......	......	2	......	......
7	Canadian Northern	......	......	......	11	......	......	......	3	......	......
8	Edmonton, Dunvegan and B.C.	......	......	......	4	......	......	......	......	......	......
9	Grand Trunk	......	19	......	106	......	1	......	3	......	3
10	Grand Trunk Pacific	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
11	Grand Trunk Pacific Branch lines	......	......	......	......	......	......	......	......	......	2
12	Massawippi Valley	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
13	Quebec Central	......	......	......	......	......	......	......	......	......	1
14	St. Lawrence and Adirondack	......	......	......	2	......	......	......	......	......	......
15	Vancouver, Victoria and Eastern	......	......	......	......	......	......	......	......	......	1
16	Wabash	......	......	......	7	......	......	......	......	......	......
17	Canadian National:—										
18	Transcontinental	......	......	......	......	......	......	......	......	......	1
	Total	2	25	......	130	......	1	......	8	3	23

Postal Clerks, Express and Pullman Employees.—Courriers postaux, employés des messageries et des wagons-lits.

	Killed. — Tués.	Injured. — Blessés.
Canadian Pacific	....	8
Canadian National:—		
Intercolonial	2	14
Transcontinental	....	6
Canadian Northern	....	23
Grand Trunk	....	28
Montreal and Atlantic	....	1
	2	80

ending June 30, 1919, showing Kind of Accident.

of Trains, Locomotives, or Cars.

l'exercice terminé le 30 juin 1919, et nature de l'accident.

trains, des locomotives ou wagons.

PASSENGERS—VOYAGEURS.												
Nature de l'accident.												
Jumping on or off trains, locomotives or cars. — Sautant à bord ou en bas des trains, locomotives ou wagons.		Struck by trains, locomotives or cars. — Frappés par les trains, les locomotives ou les wagons.						Other causes. — Autres causes.		Total. Accidents to passengers. — Total. des accidents aux voyageurs.		
		At highway crossings. — Aux passages à niveau.		At Stations. — Aux gares.		All other points along track. — A d'autres points de la voie.						
Killed. — Tués.	Injured. — Blessés.	Killed. — Tués.	Injured. — Blessés.	Killed. — Tués.	Injured. — Blessés.	Killed. — Tués.	Injured. — Blessés.	Killed. — Tués.	Injured. — Blessés.	Killed. — Tués.	Injured. — Blessés.	Number.—Numéro.
	4										4	1
4	14		1		1	1	2	15	20	25	59	2
1										1		3
									2		2	4
												5
1	2		1						4	1	9	6
2	4						1		6	2	25	7
									2		6	8
1	11			1	1				22	2	166	9
	3										3	10
											2	11
	1										1	12
	2								2		5	13
	1			1						1	3	14
											1	15
											7	16
												17
2	1								1	2	3	18
11	43		2	2	2	1	3	15	59	34	296	

TABLE 15.—Summary of Accidents to Persons for the Year

A.—Accidents resulting from the movement

TABLEAU 15.—Sommaire des accidents aux personnes pour

A—Accidents résultant de la marche des

EMPLOYEES—TRAINMEN.—PERSONNEL DE LA TRACTION.

No.	Name of Railway. — Nom du chemin de fer.	Kind of Accident.—									
		Coupling or uncoupling. — Attelant ou dételant des wagons.		Collisions. — Collisions.		Derailments — Déraillements.		Parting of Trains. — Rupture des trains.		Locomotives or cars breaking down. — Locomotives ou wagons démolis.	
		Killed. — Tués.	Injured. — Blessés.	Killed. — Tués.	Injured. — Blessés.	Killed. — Tués.	Injured. — Blessés.	Killed. — Tués.	Injured. — Blessés.	Killed. — Tués.	Injured. — Blessés.
1	Algoma Central and Hudson Bay		2				1				
2	Canada Southern	1	4	2	1	1	2		12		
3	Canadian Pacific	4	49	7	26	1	15		7	2	9
4	Central Vermont										
5	Crow's Nest Southern						2				
	Canadian National Railways—										
6	Intercolonial		10		7	1	4		1		
7	International of N.B.		1								
8	St. Martin's										
9	Transcontinental		7		6	1	1		3		
10	Canadian Northern	2	16	3	14	8	26			1	8
11	Dominion Atlantic		1				2		1		
12	Edmonton, Dunvegan and B.C.		1				1				
13	Esquimalt and Nanaimo		1								
14	Grand Trunk	1	43		34	3	35		6		13
15	Grand Trunk Pacific		2		1		1				1
16	Grand Trunk Pacific Branch Lines										
17	Kettle Valley		1				2				
18	Massawippi Valley		1				1				
19	Montreal and Atlantic										
20	Morrissey, Fernie and Michel										
21	Napierville Junction										
22	Nelson and Fort Sheppard										
23	Ottawa and New York										
24	Pere Marquette										1
25	Quebec Central		4								
26	Quebec, Montreal and Southern		2				1				
27	Roberval-Saguenay										
28	St. Lawrence and Adirondack		1		1						
29	Sydney and Louisburg		4								
30	Temiscouata		1								
31	Temiskaming and Northern Ontario		4				1				
32	Toronto, Hamilton and Buffalo		1		1		1		1		
33	Vancouver, Victoria and Eastern		1								
34	Wabash		1	3	1						
	Total	8	158	15	92	15	96		31	3	32

ending June 30, 1919, showing Kind of Accident—Continued.

of Trains, Locomotives, or Cars.

l'exercice terminé le 30 juin 1919, et nature de l'accident.—suite.

trains, des locomotives ou wagons.

EMPLOYEES—TRAINMEN.—PERSONNEL DE LA TRACTION.

Nature de l'accident.												
Falling from trains, locomotives, or cars. — Tombés des trains, locomotives ou wagons.		Jumping on or off trains, locomotives, or cars. — Sautant à bord ou en bas des trains locomotives or wagons.		Struck by trains, locomotives, or cars. — Frappés par les trains, locomotives ou wagons.		Overhead obstructions. — Obstructions au-dessus de la voie.		Other causes. — Autres causes.		Total.		No.
Killed. — Tués.	Injured. — Blessés.	Killed. — Tués.	Injured. — Blessés.	Killed. — Tués.	Injured. — Blessés.	Killed. — Tués.	Injured. — Blessés.	Killed. — Tués.	Injured. — Blessés.	Killed. — Tués.	Injured. — Blessés.	
......	....	....	3	....	....	....	....	....	1	....	7	1
......	14	....	10	....	3	....	....	....	17	4	63	2
8	77	1	58	4	15	1	10	3	173	31	439	3
......	....	....	....	....	....	....	....	....	2	....	2	4
......	....	....	....	....	....	....	....	....	1	....	3	5
2	10	....	7	1	1	....	2	1	32	5	74	6
......	....	....	1	....	....	....	....	....	2	....	3	7
......	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	8
......	8	....	6	1	4	....	4	2	6	4	45	9
......	26	....	13	1	9	1	4	1	30	17	146	10
......	1	....	1	....	....	....	....	....	3	....	9	11
......	....	....	1	....	....	....	....	....	3	....	6	12
......	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	13
6	31	....	62	1	12	....	3	1	131	12	370	14
......	12	....	2	....	3	....	....	....	13	....	35	15
......	....	....	1	....	2	....	....	....	7	....	10	16
......	....	....	1	....	....	....	....	....	1	....	5	17
......	....	....	....	....	....	....	....	....	1	....	3	18
......	1	....	1	....	....	....	....	....	1	....	3	19
......	....	....	....	....	....	....	....	....	1	....	1	20
......	1	....	....	....	....	....	....	....	1	....	2	21
......	....	....	....	....	....	....	....	....	3	....	3	22
......	....	....	....	....	....	....	....	....	1	....	1	23
......	5	....	1	....	....	....	....	....	20	....	27	24
......	6	....	....	....	....	....	....	....	4	....	14	25
......	1	....	....	....	....	....	1	....	4	....	9	26
......	1	....	....	....	....	....	....	....	1	....	2	27
......	....	....	2	....	....	....	....	....	....	....	4	28
......	....	....	2	....	....	....	....	....	1	....	7	29
......	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	30
......	1	....	2	....	1	....	....	....	1	....	10	31
......	1	....	1	....	1	....	....	....	3	....	10	32
......	3	....	2	....	1	....	....	....	9	....	16	33
......	7	....	4	1	2	....	....	....	22	4	37	34
16	206	1	181	9	54	2	24	8	495	77	1,369	

TABLE 15.—Summary of Accidents to Persons for the Year

A—Accidents resulting from the movement

TABLEAU 15.—Sommaire des accidents aux personnes pour

A—Accidents résultant de la marche des

EMPLOYEES—SWITCH TENDERS, CROSSING TENDERS AND WATCHMEN.

Number—Numéro.	Name of Railway. — Nom du chemin de fer.	Kind of Accident.—									
		Coupling or uncoupling. — Attelant ou dételant les wagons.		Collisions. — Collisions.		Derailments. — Déraillements.		Parting of trains. — Rupture de trains.		Locomotives or cars breaking down. — Locomotives ou wagons démolis.	
		Killed. — Tués.	Injured. — Blessés.	Killed. — Tués.	Injured. — Blessés.	Killed. — Tués.	Injured. — Blessés.	Killed. — Tués.	Injured. — Blessés.	Killed. — Tués.	Injured. — Blessés.
1	Canada Southern	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
2	Canadian Pacific	......	1	......	......	......	......	......	......	......	......
	Canadian National Railways—										
3	Transcontinental	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
4	Canadian Northern	......	......	......	......	1	......	......	......	......	......
5	Grand Trunk	......	1	......	......	......	......	......	......	......	......
6	Grand Trunk Pacific	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
7	Grand Trunk Pacific Branch Lines	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
8	Kettle Valley	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
9	Père Marquette	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
10	Toronto, Hamilton and Buffalo	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
11	Wabash	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
	Total	......	2	......	......	1	......	......	......	......	......

ending June 30, 1919, showing kind of Accident—Continued.

of Trains, Locomotives, or Cars.

l'exercice terminé le 30 juin 1919, et nature de l'accident.—suite.

trains, locomotives ou wagons.

AIGUILLEURS, GARDES-BARRIÈRES ET SURVEILLANTS.

Nature de l'accident.										Total.		Number | Numéro.
Falling from trains, locomotives, or cars. — Tombés des trains, locomotives ou wagons.		Jumping on or off trains, locomotives, or cars. — Sautant à bord ou en bas des trains locomotives ou wagons.		Struck by trains, locomotives, or cars. — Frappés par les trains, locomotives ou wagons.		Overhead obstructions. — Obstructions au-dessus de la voie.		Other causes. — Autres causes.				
Killed. | Tués.	Injured. | Blessés.	Killed. | Tués.	Injured. | Blessés.	Killed. | Tués.	Injured. | Blessés.	Killed. | Tués.	Injured. | Blessés.	Killed. | Tués.	Injured. | Blessés.	Killed. | Tués.	Injured. | Blessés.	
......	....	....	....	....	....	....	....	....	1	....	1	1
1	4	....	7	....	....	....	....	1	6	2	18	2
......	....	....	....	....	....	1	....	....	....	1	....	3
......	....	....	....	1	....	....	....	....	....	2	....	4
......	1	....	3	1	2	....	....	....	1	1	8	5
......	1	....	1	....	....	....	1	....	3	....	6	6
......	....	....	....	....	....	....	....	....	1	....	1	7
1	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	....	8
......	....	....	....	....	....	....	....	....	1	....	1	9
......	1	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	10
......	....	....	....	....	....	....	....	....	1	....	1	11
2	7	....	11	2	2	1	1	1	14	7	37	

TABLE 15.—Summary of Accidents to Persons for the Year

A—Accidents resulting from the Movement

TABLEAU 15.—Sommaire des accidents aux personnes pour

A—Accidents résultant de la marche des

EMPLOYEES—STATION MEN.

Number—Numéro.	Name of Railway. — Nom du chemin de fer.	Kind of Accident.—									
		Coupling or uncoupling. — Attelant ou dételant les wagons.		Collisions. — Collisions.		Derailments. — Déraillements.		Parting of trains. — Rupture de trains.		Locomotives or cars breaking down. — Locomotives ou wagons démolis.	
		Killed. — Tués.	Injured. — Blessés.	Killed. — Tués.	Injured. — Blessés.	Killed. — Tués.	Injured. — Blessés.	Killed. — Tués.	Injured. — Blessés.	Killed. — Tués.	Injured. — Blessés.
1	Canadian Pacific	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
2	Canadian National Railways—										
3	Intercolonial	......	4	......	......	......	......	......	......	......	......
4	Transcontinental	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
5	Canadian Northern	......	......	......	......	......	1	......	......	......	......
6	Grand Trunk	......	......	......	......	1	......	......	......	......	......
7	Grand Trunk Pacific	......	1	......	......	......	......	......	......	......	......
8	Temiskaming and Northern Ontario	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
9	Wabash	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
	Total	......	5	......	......	1	1	......	......	......	......

ending June 30, 1919, showing Kind of Accident—Continued.

of Trains, Locomotives, or Cars.

l'exercice terminé le 30 juin 1919, et nature de l'accident—suite.

trains, locomotives ou wagons.

EMPLOYÉS DES GARES.

Nature de l'accident.										Total.		Number—Numéro.
Falling from trains, locomotives, or cars. — Tombés des trains, locomotives ou wagons.		Jumping on or off trains, locomotives, or cars. — Sautant à bord ou en bas des trains, locomotives ou wagons.		Struck by trains, locomotives, or cars. — Frappés par les trains, locomotives ou wagons.		Overhead obstructions. — Obstructions au-dessus de la voie.		Other causes. — Autres causes.				
Killed. — Tués.	Injured. — Blessés.	Killed. — Tués.	Injured. — Blessés.	Killed. — Tués.	Injured. — Blessés.	Killed. — Tués.	Injured. — Blessés.	Killed. — Tués.	Injured. — Blessés.	Killed. — Tués.	Injured. — Blessés.	
......	1	1	3	1	....	....	1	....	2	2	7	1
												2
1	2	....	1	....	2	....	....	....	4	1	13	3
......	....	....	2	....	....	....	....	....	1	....	3	4
......	....	....	2	....	....	....	....	....	1	....	4	5
......	....	....	....	1	1	....	....	....	1	2	1	6
......	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	7
......	....	....	....	1	1	....	....	....	....	1	1	8
......	....	....	....	....	1	....	....	....	....	....	1	9
1	3	1	8	3	5	....	1	....	9	6	31	

TABLE 15.—Summary of Accidents to Persons for the Year

A—Accidents resulting from the movement

TABLEAU 15.—Sommaire des accidents aux personnes pour

A—Accidents résultant de la marche des

EMPLOYEES—SHOPMEN.—

Number—Numéro.	Name of Railway. — Nom du chemin de fer.	Kind of Accident.— Coupling or uncoupling. — Attelant ou dételant les wagons.		Collisions. — Collisions.		Derailments. — Déraillements.		Parting of trains. — Rupture de trains.		Locomotives or cars breaking down. — Locomotives ou wagons démolis.	
		Killed. — Tués.	Injured. — Blessés.	Killed. — Tués.	Injured. — Blessés.	Killed. — Tués.	Injured. — Blessés.	Killed. — Tués.	Injured. — Blessés.	Killed. — Tés.	Injured. — Blessés.
1	Canadian Pacific	1	2		1						3
2	Canadian National Railway—										
3	Intercolonial				1						
4	International of N.B										
5	Transcontinental				2						
6	Canadian Northern				3		2				
7	Grand Trunk		1		3						
8	Grand Trunk Pacific						1				
9	Montreal and Atlantic				1						
10	Quebec, Montreal and Southern										
11	Wabash										
	Total	1	3		11		3				3

ending June 30, 1919, showing the Kind of Accident.—Continued.

of Trains, Locomotives, or Cars.

l'exercice terminé le 30 juin 1919, et nature de l'accident.—suite.

trains, locomotives ou wagons.

OUVRIERS DES ATELIERS.

Nature de l'accident.										Total.		Number—Numéro.
Falling from trains, locomotives, or cars. — Tombés des trains, locomotives ou wagons.		Jumping on or off trains, locomotives, or cars. — Sautant à bord ou en bas des trains, locomotives ou wagons.		Struck by trains, locomotives, or cars. — Frappés par les trains, locomotives ou wagons.		Overhead obstructions. — Obstructions au-dessus de la voie.		Other causes. — Autres causes.				
Killed. — Tués.	Injured. — Blessés.	Killed. — Tués.	Injured. — Blessés.	Killed. — Tués.	Injured. — Blessés.	Killed. — Tués.	Injured. — Blessés.	Killed. — Tués.	Injured. — Blessés.	Killed. — Tués.	Injured. — Blessés.	
......	4	....	8	....	2	....	....	1	16	2	36	1
												2
......	1	....	....	....	2	....	....	....	2	....	6	3
......	....	....	1	....	....	....	....	....	....	....	1	4
......	3	....	2	....	1	1	1	....	3	1	12	5
......	3	....	....	....	....	1	....	....	6	1	14	6
......	....	....	1	....	3	....	1	1	3	1	12	7
......	2	....	....	....	1	....	....	....	4	....	8	8
......	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	9
......	....	....	....	....	1	....	....	....	2	....	3	10
......	....	....	....	....	....	....	....	....	1	....	1	11
......	13	....	12	....	10	2	2	2	37	5	94	

TABLE 15.—Summary of Accidents to Persons for the Year

A—Accidents resulting from the movement

TABLEAU 15.—Sommaire des accidents aux personnes pour

A—Accidents résultant de la marche des

EMPLOYEES—TRACKMEN.—

Number—Numéro.	Name of Railway. — Nom du chemin de fer.	Kind of Accident.— Coupling or uncoupling. — Attelant ou dételant les wagons.		Collisions. — Collisions.		Derailments. — Déraillements.		Parting of trains. — Rupture de trains.		Locomotives or cars breaking down. — Locomotives ou wagons démolis.	
		Killed. — Tués.	Injured. — Blessés.	Killed. — Tués.	Injured. — Blessés.	Killed. — Tués.	Injured. — Blessés.	Killed. — Tués.	Injured. — Blessés.	Killed. — Tués.	Injured. — Blessés.
1	Algoma Central and Hudson Bay..	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
2	Canada Southern..........	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
3	Canadian Pacific..........	......	......	1	3	......	7	......	2	......	1
4	Canadian National Railways—										
5	Intercolonial..........	......	......	......	......	......	7	......	......	......	......
6	International of N.B..........	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
7	St. Martin's..........	1	......	......	......	......	......	......	......	......	......
8	Transcontinental..........	......	......	......	1	......	1	......	......	......	......
9	Canadian Northern..........	......	......	......	1	1	7	......	......	......	......
10	Grand Trunk..........	......	......	......	4	......	1	......	......	......	......
11	Grand Trunk Pacific..........	......	......	......	......	......	2	......	......	......	1
12	Grand Trunk Pacific Branch Lines	......	......	......	......	......	6	......	......	......	......
13	Hereford..........	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
14	Kettle Valley..........	......	......	......	1	......	......	......	......	......	......
15	Massawippi Valley..........	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
16	Quebec Central..........	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
17	Sydney and Louisburg..........	......	1	......	......	......	......	......	......	......	......
18	Temiskaming and Northern Ontario..........	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
19	Toronto, Hamilton and Buffalo....	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
20	Vancouver, Victoria and Eastern...	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
21	Wabash..........	1	......	......	......	......	......	......	......	......	......
	Total..........	2	1	1	10	1	31	......	2	......	2

ending June 30, 1919, showing the Kind of Accident—Continued.

of Trains, Locomotives, or Cars.

l'exercice terminé le 30 juin 1919, et nature de l'accident—suite.

trains, locomotives ou wagons.

OUVRIERS DES VOIES.

Nature de l'accident.										Total.		Number—Numéro.
Falling from trains, locomotives, or cars. — Tombés des trains, locomotives ou wagons.		Jumping on or off trains, locomotives, or cars. — Sautant à bord ou en bas des trains, locomotives ou wagons.		Struck by trains, locomotives, or cars. — Frappés par les trains, locomotives ou wagons.		Overhead obstructions. — Obstructions au-dessus de la voie.		Other causes. — Autres causes.				
Killed. — Tués.	Injured. — Blessés.	Killed. — Tués.	Injured. — Blessés.	Killed. — Tués.	Injured. — Blessés.	Killed. — Tués.	Injured. — Blessés.	Killed. — Tués.	Injured. — Blessés.	Killed. — Tués.	Injured. — Blessés.	
1	1	....	....	....	....	....	....	....	....	1	1	1
....	....	....	1	1	1	....	....	....	....	1	2	2
1	21	....	8	13	12	....	....	2	16	17	70	3
....	....	....	....	5	6	....	1	4	1	9	15	5
....	....	....	....	....	1	....	....	....	1	....	2	6
....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	1	1	7
....	....	....	....	1	2	....	....	....	3	1	7	8
1	6	....	1	4	11	....	2	5	8	11	36	9
....	3	....	2	3	3	....	....	....	3	3	16	10
....	6	....	....	1	5	....	....	....	1	1	15	11
2	2	....	....	....	....	....	....	....	3	2	11	12
....	....	....	....	....	1	....	....	....	....	....	1	13
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	14
....	1	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	15
....	....	....	1	1	....	....	....	....	6	1	7	16
....	....	....	1	....	....	....	....	....	2	....	4	17
....	....	....	....	....	1	....	....	....	2	....	3	18
....	2	....	1	....	2	....	....	....	....	....	5	19
....	....	....	....	1	2	....	....	....	....	1	2	20
....	1	....	....	....	....	....	....	....	....	1	1	21
5	43	....	15	30	47	....	3	11	47	50	201	

TABLE 15.—Summary of Accidents to Persons for the Year

A—Accidents resulting from the movement

TABLEAU 15.—Sommaire des accidents aux personnes pour

A—Accidents résultant de la marche des

EMPLOYEES—TELEGRAPH EMPLOYEES.

Number—Numéro.	Name of Railway. — Nom du chemin de fer.	Kind of Accident.— Coupling or uncoupling. — Attelant ou dételant les wagons.		Collisions. — Collisions.		Derailments. — Déraillements.		Parting of trains. — Rupture de trains.		Locomotives or cars breaking down. — Locomotives ou wagons démolis.	
		Killed. — Tués.	Injured. — Blessés.	Killed. — Tués.	Injured. — Blessés.	Killed. — Tués.	Injured. — Blessés.	Killed. — Tués.	Injured. — Blessés.	Killed. — Tués.	Injured. — Blessés.
1	Canada Southern	......	......	......	......	......	1	......	......	......	......
2	Canadian Pacific	......	......	......	......	......	1	......	......	......	......
3	Canadian National—										
4	Intercolonial	......	......	......	......	......	1	......	......	......	......
5	International	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
6	Canadian Northern	......	......	......	......	......	1	......	......	......	......
7	Grand Trunk	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
8	Grand Trunk Pacific	......	......	......	1	......	1	......	......	......	......
9	Grand Trunk Pacific Branch Lines	......	......	......	1	......	......	......	......	......	......
10	Vancouver, Victoria and Eastern	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
11	Transcontinental	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
	Total	......	......	......	2	......	5	......	......		

ending June 30, 1919, showing Kind of Accident—Continued.

of Trains, Locomotives, or Cars.

l'exercice terminé le 30 juin 1919, et nature de l'accident—suite.

trains, locomotives ou wagons.

—TÉLÉGRAPHISTES.

Nature de l'accident.												
Falling from trains, locomotives, or cars. — Tombés des trains, locomotives ou wagons.		Jumping on or off trains, locomotives, or cars. — Sautant à bord ou en bas des trains, locomotives ou wagons.		Struck by trains, locomotives, or cars. — Frappés par les trains, locomotives ou wagons.		Overhead obstructions. — Obstructions au-dessus de la voie.		Other causes. — Autres causes.		Total.		Number—Numéro.
Killed. — Tués.	Injured. — Blessés.	Killed. — Tués.	Injured. — Blessés.	Killed. — Tués.	Injured. — Blessés.	Killed. — Tués.	Injured. — Blessés.	Killed. — Tués.	Injured. — Blessés.	Killed. — Tués.	Injured. — Blessés.	
......	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	1
......	1	....	2	....	....	....	....	....	2	....	6	2
												3
......	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	4
......	....	....	....	....	....	....	....	....	2	....	2	5
......	....	....	....	....	....	....	....	....	1	....	2	6
......	....	....	....	....	....	....	....	....	1	....	1	7
......	....	....	....	....	....	....	....	....	3	....	5	8
......	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	9
......	....	....	....	....	....	....	....	....	1	....	1	10
......	....	....	2	1	....	....	....	....	1	1	3	11
......	1	....	4	1	....	....	....	....	11	1	23	

TABLE 15.—Summary of Accidents to Persons for the Year

A—Accidents resulting from the movement

TABLEAU 15.—Sommaire des accidents aux persons pour

A—Accidents résultant de la marche des

EMPLOYEES—OTHER EMPLOYEES.—

Number—Numéro.	Name of Railway. — Nom du chemin de fer.	Kind of Accident.—									
		Coupling or uncoupling. — Attelant ou dételant les wagons.		Collisions. — Collisions.		Derailments. — Déraillements.		Parting of trains. — Rupture de trains.		Locomotives or cars breaking down. — Locomotives ou wagons démolis.	
		Killed. — Tués.	Injured. — Blessés.	Killed. — Tués.	Injured. — Blessés.	Killed. — Tués.	Injured. — Blessés.	Killed. — Tués.	Injured. — Blessés.	Killed. — Tués.	Injured. — Blessés.
1	Brandon, Saskatchewan and Hudson Bay				1						
2	Canada Southern								1		
3	Canadian Pacific		1		3		3				2
4	Crow's Nest Southern										
	Canadian Government Railways—										
5	Intercolonial				4						
6	Prince Edward Island										
7	Transcontinental				5		1				
8	Canadian Northern				4		3				
9	Dominion Atlantic										
10	Grand Trunk		1		1						
11	Grand Trunk Pacific						1				
12	Toronto, Hamilton and Buffalo		1								
13	Wabash										
	Total		3		18		8		1		2

ending June 30, 1919, showing Kind of Accident—Continued.

of trains, Locomotives, or Cars.

l'exercice terminé le 30 juin 1919, et nature de l'accident—suite.

trains, locomotives ou wagons.

AUTRES EMPLOYÉS.

Nature de l'accident.										Total..		Number—Numéro.
Jumping on or off trains, locomotives, or cars. — Sautant à bord ou en bas des trains, locomotives ou wagons.		Struck by trains, locomotives, or cars— Frappés par les trains, locomotives ou wagons. At Highway Crossings. — Aux passages à niveau.		At Stations. — Aux gares.		At other points along track. — A d'autres endroits le long de la voie.		Other causes. — Autres causes.				
Killed. — Tués.	Injured. — Blessés.	Killed. — Tués.	Injured. — Blessés.	Killed. — Tués.	Injured. — Blessés.	Killed. — Tués.	Injured. — Blessés.	Killed. — Tués.	Injured. — Blessés.	Killed. — Tués.	Injured. — Blessés.	
											1	1
											1	2
	10	1	5	1	6				22	2	52	3
			1								1	4
				1			1		1	1	6	5
												6
	1		1						1		9	7
	2		1		2		1		9		22	8
									1		1	9
			2	1					3	1	7	10
									1		2	11
				1					1	1	2	12
									1		1	13
	13	1	10	4	8		2		40	5	105	

TABLE 15.—Summary of Accidents to Persons for the Year

A—Accidents resulting from the movement

TABLEAU 15.—Sommaire des accidents aux personnes pour

A—Accidents résultant de la marche des

OTHER PERSONS—TRESPASSING.—

Number—Numéro.	Name of Railway. — Nom du chemin de fer.	Kind of Accident.—									
		Collisions. — Collisions.		Derailments. — Déraillements.		Parting of trains. — Rupture de convois.		Locomotives or cars breaking down. — Locomotives ou wagons trains.		Falling from trains, locomotives or cars. — Tombés des trains, locomotives ou wagons.	
		Killed. — Tués.	Injured. — Blessés.	Killed. — Tués.	Injured. — Blessés.	Killed. — Tués.	Injured. — Blessés.	Killed. — Tués.	Injured. — Blessés.	Killed. — Tués.	Injured. — Blessés.
1	Canada Southern										
2	Canadian Pacific									1	3
3	Canadian Nationa—										
4	Intercolonial										1
5	Transcontinental										
6	Esquimalt and Nanaimo										
7	Grand Trunk										4
8	Grand Trunk Pacific										
9	Grand Trunk Pacific Branch Lines										
10	Kettle Valley										
11	Montreal and Atlantic										
12	Morrissey, Fernie and Michel										
13	Ottawa and New York										
14	Pere Marquette										1
15	Quebec Central										
16	Quebec, Montreal and Southern										
17	St. Lawrence and Adirondack										
18	Sydney and Louisburg										
19	Temiskaming and Northern Ontario										
20	Toronto, Hamilton and Buffalo										
21	Vancouver, Victoria and Eastern										
22	Wabash									2	
23	Canadian Northern			1							
	Total			1						3	9

ending June 30, 1919, showing Kind of Accident—Continued.

of Trains, Locomotives, or Cars.

l'exercice terminé le 30 juin 1919, et nature de l'accident.—suite

trains, des locomotives ou wagons.

AUTRES PERSONNES—PASSANT INDÛMENT SUR LA VOIE.

Nature de l'accident.												
Jumping on or off trains, locomotives, or cars. — Sautant à bord ou en bas des trains, locomotives ou wagons.		Struck by trains, locomotives, or cars— Frappés par les trains, locomotives ou wagons. At Highway Crossings. — Aux passages à niveau.		At Stations. — Aux gares.		At other points along track. — A d'autres endroits le long de la voie.		Other causes. — Autres causes.		Total. — Total.		Number—Numéro.
Killed. — Tués.	Injured. — Blessés.	Killed. — Tués.	Injured. — Blessés.	Killed. — Tués.	Injured. — Blessés.	Killed. — Tués.	Injured. — Blessés.	Killed. — Tués.	Injured. — Blessés.	Killed. — Tués.	Injured. — Blessés.	
	2					2	2			2	4	1
	7	2	2	2	2	20	14	2	3	27	31	2
												3
1		3				8	4			12	5	4
						2	2		3	2	5	5
					1		2				3	6
5	14	5	6	2	1	21	17	2		35	42	7
		1	3		1	1				2	4	8
							1		1		2	9
							1				1	10
									1		1	11
								1		1		12
	1										1	13
	1										2	14
					1	1	1			1	2	15
						1	1			1	1	16
						1				1		17
						1				1		18
									2		2	19
						1	1			1	1	20
			2	1	2					1	4	21
					3			1		3	3	22
3	2	8	7	2	1	8	7		2	22	19	23
9	27	19	20	7	12	67	53	6	12	112	133	

TaBLE 15.—Summary of Accidents to Persons for the Year

A—Accidents resulting from the movement

TABLEAU 15.—Sommaire des accidents aux personnes pour

A—Accidents résultant de la marche des

OTHER PERSONS—NOT TRESPASSING—

Number—Numéro.	Name of Railway. — Nom du chemin de fer.	Kind of Accident.—									
		Collisions. — Collisions.		Derailments. — Déraillements.		Parting of trains. — Rupture de trains.		Locomotives or cars breaking down. — Locomotives ou wagons démolis.		Falling from trains, locomotives or cars. — Tombés des trains, locomotives ou wagons.	
		Killed. — Tués.	Injured. — Blessés.	Killed. — Tués.	Injured. — Blessés.	Killed. — Tués.	Injured. — Blessés.	Killed. — Tués.	Injured. — Blessés.	Killed. — Tués.	Injured. — Blessés.
1	Canada Southern	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
2	Canadian Pacific	......	1	......	......	......	......	......	......	......	1
3	Canadian National—										
4	Intercolonial	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
5	Transcontinental	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
6	Canadian Northern	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
7	Grand Trunk	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
8	Grand Trunk Pacific	......	......	......	1	......	......	......	......	......	....
9	Hereford	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
10	Midland of Manitoba	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
11	Montreal and Atlantic	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
12	Pere Marquette	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
13	Quebec Central	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
14	Toronto, Hamilton and Buffalo	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
15	Wabash	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
	Total	......	1	......	1	......	......	......	......	......	1

ending June 30, 1919, showing Kind of Accident—Continued.

of Trains, Locomotives, or Cars.

l'exercice terminé le 30 juin 1919, et nature de l'accident—suite.

trains, des locomotives ou wagons.

AUTRES PERSONNES—PASSANT DÛMENT SUR LA VOIE.

Nature de l'accident.												
Jumping on or off trains, locomotives, or cars. — Sautant à bord ou en bas des trains, locomotives ou wagons		Struck by trains, locomotives, or cars.— Frappés par les trains, locomotives ou wagons. At Highway Crossings. — Aux passages à niveau.		At Stations. — Aux gares.		At other points along track. — A d'autres endroits le long de la voie.		Other causes. — Autres causes.		Total. — Total.		
Killed. — Tués.	Injured. — Blessés.	Killed. — Tués.	Injured. — Blessés.	Killed. — Tués.	Injured. — Blessés.	Killed. — Tués.	Injured. — Blessés.	Killed. — Tués.	Injured. — Blessés.	Killed. — Tués.	Injured. — Blessés.	Number—Numéro.
......	....	1	2	....	....	....	1	....	....	1	3	1
......	3	20	17	2	....	1	4	....	9	23	35	2
												3
......	....	4	5	1	1	4	3	....	3	9	12	4
......	....	2	2	....	....	....	....	....	1	2	3	5
......	....	3	31	....	3	....	....	....	1	3	35	6
......	....	19	67	....	1	....	1	....	....	19	69	7
......	....	....	....	....	....	....	....	....	1	....	2	8
......	....	....	....	....	....	....	1	....	....	....	1	9
......	....	....	5	....	....	....	....	....	....	....	5	10
......	....	....	2	....	....	....	....	....	....	....	2	11
......	....	1	5	....	....	....	....	....	1	1	6	12
......	....	1	....	....	....	....	....	....	....	1	....	13
......	....	....	4	....	....	....	....	....	....	....	4	14
......	....	1	....	....	....	....	....	....	....	1	....	15
......	3	52	140	3	5	5	10	....	16	60	177	

TABLE 15.—Summary of Accidents to Persons for the Year

B—Accidents arising from causes other than those

TABLEAU 15.—Sommaire des accidents aux personnes pour

B—Accidents résultant de la marche des

EMPLOYEES—STATION MEN AND SHOPMEN.—

Number—Numéro.	Name of Railway. Nom du chemin de fer.	Station Men—Employés des gares: Kind of Accident: Handling traffic. — Manutention des marchandises. Killed.—Tués.	Handling traffic. — Manutention des marchandises. Injured.—Blessés.	Handling tools, machinery, etc. — Maniement des outils, machines, etc. Killed.—Tués.	Handling tools, machinery, etc. — Maniement des outils, machines, etc. Injured.—Blessés.	Handling supplies, etc. — Manutention des fournitures, etc. Killed.—Tués.	Handling supplies, etc. — Manutention des fournitures, etc. Injured.—Blessés.	Getting on or off locomotives or cars at rest. — Montant à bord ou descend. de loc. ou wa. imm. Killed.—Tués.	Getting on or off locomotives or cars at rest. — Montant à bord ou descend. de loc. ou wa. imm. Injured.—Blessés.	Other causes. — Autres causes. Killed.—Tués.	Other causes. — Autres causes. Injured.—Blessés.
1	Algoma Central and Hudson Bay..	......	1	......	......	......	......	......	......	......	......
2	Canada Southern..................	......	2	......	......	......	......	......	......	1	......
3	Canadian Pacific..................	......	169	......	27	......	21	......	9	1	29
	Canadian National Railways—										
4	Intercolonial..................	......	4	......	2	......	......	......	......	......	......
5	Prince Edward Island..........	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
6	Transcontinental..............	......	......	......	......	......	1	......	......	......	1
7	Canadian Northern................	1	2	......	2	......	3	......	......	......	1
8	Dominion Atlantic................	......	1	......	......	......	......	......	......	......	......
9	Edmonton Dunvegan and B.C.....	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
10	Grand Trunk......................	......	91	......	......	......	13	......	......	......	......
11	Grand Trunk Pacific..............	......	1	......	3	......	2	......	......	......	6
12	Grand Trunk Pacific Branch Lines.	......	......	......	......	......	1	......	......	......	......
13	Kettle Valley......................	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
14	Manitoba, Great Northern.........	......	2	......	......	......	......	......	......	......	......
15	Midland of Manitoba..............	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
16	Morrissey, Fernie and Michel......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
17	Nelson and Fort Sheppard.........	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
18	Ottawa and New York.............	......	1	......	......	......	......	......	......	......	......
19	Père Marquette....................	......	......	......	......	......	......	......	1	......	......
20	Quebec, Montreal and Southern....	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
21	Temiscouata........................	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
22	Témiskaming and Northern Ontario..............................	......	9	......	1	......	......	......	......	......	1
23	Toronto, Hamilton and Buffalo....	......	2	......	......	......	......	......	......	......	2
24	Vancouver, Victoria and Eastern...	......	9	......	1	......	1	......	......	......	1
25	Wabash.............................	......	......	......	......	......	......	......	2	......	3
	Total..................	1	294	......	36	......	42	......	12	2	44

ending June 30, 1919, showing Kind of Accident.—Continued.

resulting from the movement of Trains, Locomotives, or Cars.

l'exercice terminé le 30 juin 1919, et nature de l'accident.—suite.

de la marche des trains, locomotives ou wagons.

EMPLOYÉS DES GARES ET DES ATELIERS.

Total.		SHOPMEN—EMPLOYÉS DES ATELIERS. Nature de l'accident. Handling traffic.—Manutention des marchandises.		Handling, tools, machinery, etc.—Maniement des outils, machines, etc.		Handling Supplies, etc.—Manutention des fournitures, etc.		Getting on or off locomotives or cars at rest.—Montant à bord ou desc. des locom. ou des wagons immobiles.		Other causes.—Autres causes.		Total.		Number—Numéro.
Killed.—Tués.	Injured.—Blessés.	Killed.—Tués.	Injured.—Blessés.	Killed.—Tués.	Injured.—Blessés.	Killed.—Tués.	Injured.—Blessés.	Killed.—Tués.	Injured.—Blessés.	Killed.—Tués.	Injured.—Blessés.	Killed.—Tués.	Injured.—Blessés.	
......	1	......	......	......	18	......	......	......	......	......	......	......	18	1
1	2	......	......	......	......	......	......	......	1	......	......	......	1	2
1	255	......	3	......	304	......	66	......	49	2	86	2	508	3
......	6	......	......	......	17	......	5	......	......	......	10	......	32	4
......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	5
......	2	......	4	......	29	......	9	......	1	......	7	......	50	6
1	8	......	3	......	91	1	17	......	5	......	20	1	136	7
......	1	......	......	......	1	......	2	......	1	......	3	......	7	8
......	......	......	......	......	4	......	......	......	......	......	3	......	7	9
......	104	......	3	1	362	1	71	......	4	2	14	4	454	10
......	12	......	......	......	76	......	3	......	6	......	7	......	92	11
......	1	......	......	......	8	......	......	......	1	......	1	......	10	12
......	......	......	......	......	7	......	......	......	1	......	......	......	8	13
......	2	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	14
......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	1	......	1	15
......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	2	......	2	16
......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	1	......	1	17
......	1	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	18
......	1	......	......	......	10	......	5	......	......	......	5	......	20	19
......	......	......	1	......	17	......	3	......	2	......	2	......	25	20
......	......	......	......	......	2	......	......	......	......	......	......	......	2	21
......	11	......	......	......	11	......	4	......	1	......	......	......	16	22
......	4	......	......	......	12	......	3	......	1	1	1	1	17	23
......	12	......	......	......	9	......	2	......	......	......	......	......	11	24
......	5	......	......	......	9	......	4	......	1	......	17	......	31	25
3	428	......	14	1	987	2	194	......	74	5	180	8	1,449	

TABLE 15.—Summary of Accidents to Persons for the Year

B—Accidents arising from causes other than those

TABLEAU 15.—Sommaire des accidents aux personnes pour

B—Accidents résultant d'autres causes que celles

EMPLOYEES—TRACKMEN AND OTHER EMPLOYEES.—

Number—Numéro.	Name of Railway. — Nom du chemin de fer.	TRACKMEN—CANTONNIERS ET POSEURS. Kind of Accident. Handling traffic. — Manutention des marchandises. Killed. — Tués.	Handling traffic. Injured. — Blessés.	Handling tools, machinery, etc. — Maniement des outils, machines, etc. Killed. — Tués.	Handling tools, machinery, etc. Injured. — Blessés.	Handling supplies, etc. — Manutation des fournitures, etc. Killed. — Tués.	Handling supplies, etc. Injured. — Blessés.	Getting on or off locomotives or cars at rest. — Montant à bord ou descend. de loc. ou wa. imm. Killed. — Tués.	Getting on or off locomotives or cars at rest. Injured. — Blessés.	Other causes. — Autres causes. Killed. — Tués.	Other causes. Injured. — Blessés.
1	Algoma Central and Hudson Bay..	......	......	......	1	......	1	......	......	......	2
2	Brandon, Saskatchewan and Hudson Bay..........	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
3	Canada Southern..........	......	......	1	2	......	......	......	......	......	......
4	Canadian Pacific..........	......	......	......	141	......	116	......	2	3	113
5	Central Vermont..........	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
6	Crow's Nest Southern..........	......	......	......	4	......	......	......	......	......	......
	Canadian National Railways—										
7	Intercolonial..........	......	......	......	14	......	2	......	......	......	3
8	International..........	......	......	......	1	......	......	......	......	......	......
9	Transcontinental..........	......	7	......	38	......	13	......	9	1	10
10	Canadian Northern..........	......	7	......	47	......	11	......	7	1	70
11	Dominion Atlantic..........	......	1	......	5	......	3	......	......	......	......
12	Edmonton, Dunvegan and B.C.....	......	......	......	2	......	......	......	......	......	2
13	Esquimalt and Nanaimo..........	......	......	......	......	......	......	......	......	......	2
14	Grand Trunk..........	......	......	......	89	......	128	......	1	......	7
15	Grand Trunk Pacific..........	......	......	......	12	......	7	......	1	......	11
16	Grand Trunk Pacific Branch Lines	......	......	......	1	......	3	......	......	......	......
17	Hereford..........	......	......	......	......	......	1	......	......	......	1
18	Kettle Valley..........	......	......	......	......	......	......	......	......	......	7
19	Montreal and Atlantic..........	......	......	......	3	......	2	......	......	......	......
20	Morrissey, Fernie and Michel......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	1
21	Nelson and Fort Sheppard..........	......	......	......	1	......	......	......	......	......	......
22	Père Marquette..........	......	......	......	2	......	5	......	......	......	3
23	Quebec, Montreal and Southern....	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
24	Red Mountain..........	......	......	......	1	......	......	......	......	......	......
25	St. Lawrence and Adirondack......	......	......	......	......	......	3	......	......	......	1
26	Témiscouata..........	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
27	Temiskaming and Northern Ontario..........	......	......	......	5	......	1	......	......	......	5
28	Toronto, Hamilton and Buffalo....	......	......	......	2	......	5	......	......	......	......
29	Vancouver, Victoria and Eastern...	......	......	......	9	......	3	......	......	......	......
30	Wabash..........	......	......	......	1	......	10	......	......	......	1
	Total..........	......	15	1	381	......	314	......	20	5	240

ending June 30, 1919, showing Kind of Accident—Continued.

resulting from the movement of Trains, Locomotives, or Cars.

l'exercice terminé le 30 juin 1919, et nature de l'accident.—suite.

de la marche des trains, locomotives ou wagons.

EMPLOYÉS DES VOIES ET AUTRES EMPLOYÉS.

Total.		OTHER EMPLOYEES—AUTRES EMPLOYÉS. Nature de l'accident. Handling traffic.—Manutention des marchandises.		Handling, tools, machinery, etc.—Maniement des outils, machines, etc.		Handling Supplies, etc.—Manutention des fournitures, etc.		Getting on or off locomotives or cars at rest.—Montant à bord ou desc. des locom. ou des wagons immobiles.		Other causes.—Autres causes.		Total.		Number—Numéro.
Killed.—Tués.	Injured.—Blessés.	Killed.—Tués.	Injured.—Blessés.	Killed.—Tués.	Injured.—Blessés.	Killed.—Tués.	Injured.—Blessés.	Killed.—Tués.	Injured.—Blessés.	Killed.—Tués.	Injured.—Blessés.	Killed.—Tués.	Injured.—Blessés.	
....	4	......	2	......	......	......	......	....	....	......	2	....	4	1
....	......	......	......	......	1	......	......	....	....	......	2	....	3	2
1	2	......	2	......	4	......	......	....	2	......	1	....	9	3
3	372	......	95	......	67	1	34	....	28	1	140	2	364	4
....	......	......	......	......	......	......	......	....	....	......	2	....	2	5
....	4	......	......	......	......	......	......	....	....	......	......	....	....	6
....	19	......	1	......	1	......	1	....	1	......	6	....	10	7
....	1	......	......	......	......	......	......	....	....	......	......	....	....	8
1	77	......	4	......	5	......	3	....	2	......	13	....	27	9
1	142	......	9	......	27	......	9	....	7		57	1	109	10
....	9	......	......	......	......	......	......	....	....	......	1	....	1	11
....	4	......	......	......	1	......	......	....	....	......	......	....	1	12
....	2	......	......	......	......	......	......	....	....	......	1	....	1	13
....	225	......	9	......	9	......	7	....	10	......	49	....	84	14
....	31	......	......	......	15	......	2	....	2	1	22	1	41	15
....	4	......	......	......	2	......	1	....	1	......	1	....	5	16
....	2	......	......	......	1	......	......	....	....	......	1	....	2	17
....	7	......	......	......	......	......	......	....	1	......	3	....	4	18
....	5	......	......	......	......	......	......	....	....	......	3	....	3	19
....	1	......	......	......	......	......	......	....	....	......	......	....	....	20
....	1	......	......	......	......	......	......	....	....	......	......	....	....	21
....	10	......	......	......	......	......	......	....	1	......	7	....	8	22
....	......	......	......	......	......	......	......	....	....	......	1	....	1	23
....	1	......	......	......	......	......	......	....	....	......	......	....	....	24
....	4	......	......	......	1	......	......	....	....	......	3	....	4	25
....	......	......	......	......	......	......	1	....	....	......	......	....	1	26
....	11	......	4	......	13	......	3	....	3	2	6	2	29	27
....	7	......	......	......	......	......	......	....	1	......	2	....	3	28
....	13	......	1	......	2	......	......	....	....	......	2	....	5	29
....	12	......	......	......	1	......	......	....	2	......	1	....	4	30
6	970	......	127	......	150	1	61	....	61	5	326	6	725	

TABLE 15—Summary of Accidents to Persons for the Year

B—Accidents arising from causes other than those

TABLEAU 15.—Sommaire des accidents aux personnes pour

B—Accidents résultant d'autres causes que celles

PASSENGERS AND OTHER PERSONS—

Number—Numéro.	Name of Railway. — Nom du chemin de fer.	PASSENGERS—VOYAGEURS. Kind of Accident. Handling traffic. — Manutention des marchandises.		Handling tools, machinery, etc. — Maniement des outils, machines, etc.		Handling supplies, etc. — Manutention des fournitures, etc.		Getting on or off locomotives or cars at rest. — Montant à bord ou descend. de loc. ou wa. imm.		Other causes. — Autres causes.	
		Killed. — Tués.	Injured. — Blessés.	Killed. — Tués.	Injured. — Blessés.	Killed. — Tués.	Injured. — Blessés.	Killed. — Tués.	Injured. — Blessés.	Killed. — Tués.	Inured. — Blessés.
1	Canadian Pacific	......	......	......	......	......	......	......	2	......	3
	Canadian National Railways—										
2	Transcontinental	......	......	......	......	......	......	......	......	1	3
3	Canadian Northern	......	......	......	......	......	......	......	1	1	1
4	Grand Trunk	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
5	Grand Trunk Pacific	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
6	Vancouver Victoria and Eastern	......	......	......	......	......	......	......	1	......	......
7	Témiscouata	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
	Total	......	......	......	......	......	......	......	4	2	7

Postal Clerks, etc.—Killed, 0 Injured 5.
Courriers postaux, etc.—tués 0, blessés 5.

ending June 30, 1919, showing kind of Accident.—Concluded.

resulting from the movement of Trains, Locomotives, or Cars.

l'exercice terminé le 30 juin 1919, et nature de l'accident.—suite.

de la marche des trains, locomotives ou wagons.

VOYAGEURS ET AUTRES PERSONNES.

Total.		OTHER PERSONS—AUTRES PEZSONNES. Nature de l'accident. Handling traffic.—Manutention des marchandises.		Handling, tools, machinery, etc.—Maniement des outils, machines, etc.		Handling Supplies, etc.—Manutention des fournitures, etc.		Getting on or off locomotives or cars at rest.—Montant à bord ou desc. des locom. ou des wagons immobiles.		Other causes.—Autres causes.		Total.		Number—Numéro.
Killed.—Tués.	Injured.—Blessés.	Killed.—Tués.	Injured.—Blessés.	Killed.—Tués.	Injured.—Blessés.	Killed.—Tués.	Injured.—Blessés.	Killed.—Tués.	Injured.—Blessés.	Killed.—Tués.	Injured.—Blessés.	Killed.—Tués.	Injured.—Blessés.	
....	5	......	......	......	1	......	......	....	....	......	7	....	8	1
1	3	......	......	......	......	......	......	....	1	......	......	....	1	2
1	2	......	......	......	......	......	......	....	....	......	......	....	....	3
....	......	......	......	......	......	......	......	....	....	2	2	2	2	4
....	......	......	......	......	......	......	......	....	....	......	1	....	1	5
....	1	......	......	......	1	......	......	....	....	......	......	....	1	6
....	......	......	......	......	2	......	1	....	....	......	1	....	4	7
2	11	......	......	......	4	......	1	....	1	2	11	2	17	

ELECTRIC RAILWAYS.—

TABLE 1.—Summary of Road Mileage, Passengers and

TABLEAU 1.—Longueur des voies, milles parcourus et

No. — N°	Name of Railway. — Nom du tramway.	Track Mileage. — Voies.				
		Length of Road First Main Track. — Longueur de la première voie principale.	Length of Road Second Main Track. — Longueur de la seconde voie principale.	Total Main Track. — Longueur totale de la voie principale.	Length of Sidings and Turnouts. — Longueur des voies de déviation et de garage.	Total Computed as Single Track. — Total calculé comme voie simple.
1	Brandon Municipal	10·31	....	10·31	....	10·31
2	Brantford and Hamilton	23·19	....	23·19	0·30	23·49
3	Brantford Municipal	14·61	1·95	16·56	....	16·56
4	British Columbia	245·25	71·89	317·14	50·68	367·82
5	Calais Street	7 00	....	7·00	....	7·00
6	Calgary Municipal	58·50	15·50	74·00	1·00	75·00
7	Canadian Resources Development Co	1·75	....	1·75	0·16	1·91
8	Cape Breton	30·59	....	30·59	1·29	31·88
9	Chatham, Wallaceburg and Lake Erie	38·05	....	38·05	3·66	41·71
10	Cornwall	4·00	....	4·00	2·50	6·50
11	Edmonton Radial	31·31	21·27	52·58	1·54	54·12
12	Fort William	19·88	9·56	29·44	0·94	30·38
13	Grand River (formerly Berlin, Waterloo, Wellesley and Lake Huron)	18·55	2·90	21·45	3·91	25·36
14	Guelph Radial	8·03	....	8·03	0·67	8·70
15	Hamilton and Dundas	6·98	0·20	7·18	1·60	8·78
16	Hamilton, Grimsby and Beamsville	22·60	....	22·60	3·60	26·20
17	Hamilton Radial	22·86	8·69	31·55	0·20	31·75
18	Hamilton Street	17·40	16·30	33·70	....	33·70
19	Hull	16·23	12·15	28·38	3·90	32·28
20	International Transit Co	4·30	....	4·30	0·22	4·52
21	Kingston, Portsmouth and Cataraqui	7·00	1·00	8·00	....	8·00
22	Kitchener and Waterloo	3·28	1·40	4·68	0·38	5·06
23	Lake Erie and Northern	51·00	....	51·00	4·50	55·50
24	Lethbridge Municipal	7·00	4·13	11·13	....	11·13
25	Lévis County	11·75	....	11·75	....	11·75
26	London and Lake Erie	29·75	....	29·75	1·50	31·25
27	London and Port Stanley	24·50	....	24·50	19·80	44·30
28	London Street	27·48	7·64	35·12	0·98	36·10
29	Moncton Tramways	2·72	....	2·72	0·01	2·73
30	Montreal	137·87	90·76	228·63	33·63	262·26
31	Montreal and Southern Counties	52·20	....	52·20	6·69	58·89
32	Moose Jaw	9·00	1·50	10·50	1·50	12·00
33	New Brunswick Power Co	14·00	11·00	25·00	....	25·00
34	Niagara Falls Park and River	11·91	11·20	23·11	1·37	24·48
35	Niagara, St. Catharines and Toronto	61·70	....	61·70	20·03	81·73
36	Niagara, Welland and Lake Erie	1·87	....	1·87	0·30	2·17
37	Nipissing Central	15·37	....	15·37	4·82	20·19
38	Nova Scotia Tramways and Power Co	12·62	8·31	20·93	1·21	22·14
39	Nelson	2·13	1·25	3·38	0·05	3·43
40	Oshawa	9·00	3·00	12·00	1·00	13·00
41	Ottawa	26·81	26·01	52·82	....	52·82
42	Peterborough Radial	6·91	....	6·91	0·79	7·70
43	Picton	....	....	....	....	....
44	Port Arthur	12·43	6·10	18·53	1·04	19·57
45	Quebec Rly., Light and Power (Citadel)	16·75	5·38	22·13	....	22·13
46	Quebec Rly., Light and Power (Montmorency)	28·60	9·80	38·40	3·00	41·40
47	Regina Municipal	25·34	6·78	32·12	2·15	34·27
48	Sandwich, Windsor and Amherstburg	35·13	6·96	42·09	3·22	45·31
49	Sarnia	8·25	1·00	9·25	....	9·25

TRAMWAYS ÉLECTRIQUES.

Freight carried for the year ending June 30, 1919.

voyageurs transportés pendant l'exercice terminé le 30 juin 1919.

	Car Mileage. — Milles parcourus.			Passenger Traffic. — Voyageurs transportés.			Freight Traffic. — Marchandises transportées.	
Length of Track Leased. — Longueur de voies louées.	Passenger Car Mileage. — Milles parcourus, voitures à voyageurs.	Freight, Mail and Express Car Mileage. — Milles parcourus, marchandises, postes et messageries.	Total Car Mileage. — Total du parcours par les voitures.	Fare Passengers Carried. — Voyageurs payants.	Transfer Passengers Carried. — Voyageurs avec correspondances.	Total Passengers Carried. — Total des voyageurs.	Number of Tons of Freight Carried. — Nombre de tonnes de marchandises transportées.	No. — N°
...	...	...	...	...	...	...	...	1
...	337,453	37,102	374,555	755,920	...	755,920	5,668	2
...	403,275	...	403,275	2,084,099	...	2,084,099	...	3
150·67	11,059,111	1,219,194	12,278,305	53,316,288	6,902,915	60,219,203	351,926	4
...	183,960	...	183,960	679,952	41,221	721,173	...	5
...	2,776,029	17,040	2,793,069	14,323,208	3,212,115	17,535,323	4,360	6
...	6,388	...	6,388	1,342	...	1,342	...	7
19·03	723,182	19,029	742,211	5,598,904	71,830	5,670,734	...	8
...	160,000	300,000	460,000	239,320	...	239,320	111,562	9
...	194,450	18,183	212,633	499,859	...	499,859	91,987	10
...	2,019,846	18,540	2,038,386	10,151,809	...	10,151,809	128	11
...	...	...	...	...	...	...	...	12
...	264,434	88,595	353,029	1,283,173	...	1,283,173	143,298	13
...	...	...	...	...	...	...	...	14
...	163,517	...	163,517	1,091,946	...	1,091,946	33	15
...	384,310	35,597	419,907	888,406	...	888,406	37,415	16
...	399,538	12,310	411,848	1,185,989	...	1,185.989	25,500	17
...	2,758,783	...	2,758,783	19,514,447	4,407,076	23,921,523	...	18
...	824,977	36,867	861,844	3,006,273	47,656	3,053,929	10,487	19
...	260,911	...	260,911	2,094,270	...	2,094,270	...	20
...	199,680	...	199,680	1,177,785	158,575	1,336,360	...	21
...	199,334	...	199,334	1,531,843	14,223	1,546,066	...	22
...	362,567	34,163	396,730	490,297	...	490,297	52,961	23
...	224,756	...	224,756	1,022,519	30,255	1,052,774	...	24
...	459,961	5,287	465,248	1,852,866	92,386	1,945,252	2,500	25
...	...	...	...	...	...	...	...	26
...	525,126	335,016	860,142	958,587	...	958,587	440,285	27
...	1,806,019	...	1,806,019	12,740,715	1,339,208	14,079,923	...	28
...	81,281	...	81,281	423,855	...	423,855	...	29
...	23,155,516	160,483	23,315,999	183,350,923	65,711,288	249,062,211	300,640	30
...	700,506	192,369	892,875	2,355,236	182,253	2,537,489	16,523	31
...	423,957	...	423,957	2,247,226	...	2,247,226	...	32
...	1,058,812	...	1,058,812	6,237,767	1,584,202	7,821,969	...	33
...	276,340	...	276,340	1,296,560	...	1,296,560	...	34
...	1,356,846	105,527	1,462,373	6,460,695	176,577	6,637,272	356,400	35
...	89,534	...	89,534	679,021	...	679,021	...	36
...	271,956	...	271,956	1,160,135	...	1,160,135	...	37
...	1,133,490	...	1,133,490	10,292,966	606,105	10,899,071	...	38
...	591,000	...	591,000	390,210	...	390,210	...	39
...	56,692	26,655	83,347	347,884	...	347,884	173,406	40
...	5,127,367	...	5,127,367	31,247,917	10,415,906	41,663,823	...	41
...	438,511	...	438,511	1,522,218	414,079	1,936,297	...	42
...	...	...	...	...	...	...	...	43
...	655,784	...	655,784	3,904,935	250,214	4,155,149	...	44
...	2,157,888	...	2,157,888	13,334,247	3,396,488	16,730,735	...	45
...	434,550	...	434,550	1,834,112	...	1,834,112	...	46
...	941,910	9,489	951,399	5,227,487	588,803	5,816,290	34,005	47
...	1,079,194	...	1,079,194	7,001,984	1,033,307	8,035,291	...	48
...	204,244	4,952	209,196	1,256,714	77,613	1,334,327	189,842	49

TABLE 1.—Summary of Road Mileage, Passengers and Freight

TABLEAU 1.—Longueur des voies, milles parcourus et voyageurs

No. — N°	Name of Railway. — Nom du tramway.	Track Mileage. — Voies. Length of Road First Main Track. — Longueur de la première voie principale.	Length of Road Second Main Track. — Longueur de la seconde voie painci-pale.	Total Main Track. — Longueur totale de la voie principale.	Length of Sidings and Turnouts. — Longueur des voies de déviation et de garage.	Total Computed as Single Track. — Total calculé comme voie simple
50	Saskatoon	12·63	3·53	16·16	0·17	16·33
51	Schomberg and Aurora	14·40	....	14·40	....	14·40
52	Shawinigan Falls	3·75	....	3·75	....	3·75
53	Sherbrooke	9·00	....	9·00	0·53	9·53
54	St. Thomas	6·00	....	6·00	0·50	6·50
55	Sudbury, Copper Cliff Suburban	7·90	....	7·90	....	7·90
56	Suburban Rapid Transit Co	17·25	3·68	20·93	0·32	21·25
57	Three Rivers Traction Co	7·10	....	7·10	0·50	7·60
58	Toronto	61·78	59·44	121·22	8·36	129·58
59	Toronto Civic	10·26	9·77	20·03	1·60	21·63
60	Toronto Suburban	64·62	....	64·62	4·70	69·32
61	Toronto and York Radial	72·17	....	72·17	9·83	82·00
62	Waterloo, Wellington Rly. Co. (formerly Berlin and Northern	3·45	....	3·45	....	3·45
63	Windsor, Essex and Lake Shore	36·17	1·13	37·30	1·85	39·15
64	Winnipeg	64·80	39·64	104·44	7·38	111·82
65	Winnipeg, Selkirk and Lake Winnipeg	38·48	1·54	40·02	1·04	41·06
66	Woodstock, Thomas Valley and Ingersoll	10·00	....	10·00	....	10·00
67	Yarmouth	3·00	....	3·00	....	3·00
	Total	1,696·52	482·36	2,178·88	220·92	2,399·80

carried for the year ending June 30, 1919—Concluded.

transportés pendant l'exercice terminé le 30 juin 1919—fin.

	Car Mileage. — Milles parcourus.			Passenger Traffic. — Voyageurs transportés.			Freight Traffic. — Marchandises transportées.	
Length of Track Leased. — Longueur de voies louées.	Passenger Car Mileage. — Milles parcourus voitures à voyageurs.	Freight, Mail and Express Car Mileage. — Milles parcourus marchandises, postes et messageries.	Total Car Mileage. — Total du parcours par les voitures.	Fare Passengers Carried. — Voyageurs payants.	Transfer Passengers Carried. — Voyageurs avec correspondances.	Total Passengers Carried. — Total des voyageurs.	Number of Tons of Freight Carried. — Nombre de tonnes de marchandises transportées.	No. — N°
....	754,129	....	754,129	4,114,940	653,592	4,768,532	....	50
....	36,128	13,355	49,483	35,626	....	35,626	22,336	51
....	....	....	....	....	....	....	....	52
....	396,663	....	396,663	1,342,381	221,241	1,563,622	....	53
....	211,275	....	211,275	477,225	....	477,225	....	54
....	153,465	....	153,465	556,711	8,350	565,061	....	55
....	766,929	....	766,929	2,329,743	269,857	2,599,600	742	56
....	402,369	....	402,369	2,122,630	449,331	2,571,961	....	57
....	20,152,325	....	20,152,325	169,352,523	64,340,705	233,693,228	....	58
....	1,699,114	....	1,699,114	22,296,193	1,640,139	23,936,332	....	59
....	700,598	59,178	759,776	4,074,821	313,827	4,388,648	11,477	60
....	1,504,225	97,945	1,602,170	7,547,949	....	7,547,949	47,342	61
....	35,800	....	35,800	201,794	....	201,794	....	62
....	286,023	115,922	401,945	577,579	4,413	581,992	39,776	63
....	9,347,196	....	9,347,196	52,978,858	15,850,854	68,829,712	....	64
....	411,761	....	411,761	711,930	72,918	784,848	4,293	65
....	103,280	....	103,280	81,285	....	81,285	....	66
....	104,544	....	104,544	260,166	....	260,166	....	67
169·70	103,998,809	2,962,798	106,961,607	686,124,263	184,579,522	870,703,785	2,474,892	

TABLE 2.—Summary of Capital at the close of the year ending June 30, 1919.

TABLEAU 2.—Capitalisation à la fin de l'exercice terminé le 30 juin 1919.

Name of Railway. — Nom du chemin de fer.	Stocks. — Actions.	Bonds. — Obligations.	Total Capital. — Capital total.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Brandon Municipal	....	450,000 00	450,000 00
Brantford and Hamilton	300,000 00	660,000 00	960,000 00
Brantford Municipal	....	396,500 00	396,500 00
British Columbia	9,173,000 00	8,040,202 00	17,213,202 00
Calais Street	100,000 00	100,000 00	200,000 00
Calgary Municicpal	....	2,365,173 00	2,365,173 00
Canadian Resources Development	486,666 00	....	486,666 00
Cape Breton (a)	1,359,000 00	1,096,000 00	2,455,000 00
Chatham, Wallaceburg and Lake Erie	760,600 00	694,500 00	1,455,100 00
Cornwall	200,000 00	....	200,000 00
Edmonton Interurban	600,000 00	....	600,000 00
Edmonton Radial	....	3,059,171 00	3,059,171 00
Fort William Terminal and Bridge Co	125,000 00	....	125,000 00
Fort William	....	1,112 00 00	1,112,000 00
Grand River (formerly Berlin, Wellesley and Lake Huron)	125,000 00	426,000 00	551,000 00
Guelph Radial	193,000 00	....	193,000 00
Hamilton and Dundas	100,000 00	100,000 00	200,000 00
Hamilton, Grimsby and Beamsville	235,000 00	150,000 00	385,000 00
Hamilton Radial	111,150 00	160,000 00	271,150 00
Hamilton Street	1,205,000 00	380,000 00	1,585,000 00
Hull	292,000 00	....	292,000 00
International Transit Co	150,000 00	140,000 00	290,000 00
Kingston, Portsmouth and Cataraqui	83,100 00	100,000 00	183,100 00
Kitchener and Waterloo	....	137,978 00	137,978 00
Lake Erie and Northern	1,500,000 00	2,317,500 00	3,817,500 00
Lethbridge Municipal	....	463,439 00	463,439 00
Lévis County	422,900 00	500,000 00	922,900 00
London and Lake Erie	2,000,000 00	840,000 00	2,840,000 00
London and Port Stanley	....	1,131,000 00	1,131,000 00
London Street	637,480 00	560,000 00	1,197,480 00
Moncton Tramways (a)	1,125,400 00	274,000 00	1,399,400 00
Montreal Tramways	21,000,000 00	19,608,996 00	40,608,996 00
Montreal and Southern Counties	1,000,000 00	....	1,000,000 00
Moose Jaw	760,372 00	35,000 00	795,372 00
New Brunswick Power Co. (a)	3,350,000 00	1,750,000 00	5,100,000 00
Niagara Falls Park and River	....	600,000 00	600,000 00
Niagara, St. Catharines and Toronto	925,000 00	1,098,000 00	2,023,000 00
Niagara, Welland and Lake Erie	250,000 00	33,000 00	283,000 00
Nipissing Central	530,000 00	....	530,000 00
Nova Scotia Tramways and Power Co (a)	4,588,800 00	2,250,000 00	6,838,800 00
Nelson	....	81,000 00	81,000 00
Oshawa	40,000 00	18,452 00	58,452 00
Ottawa	1,876,900 00	395,000 00	2,271,900 00
Peterborough Radial	100,000 00	360,123 00	460,123 00
Picton	300,000 00	300,000 00	600,000 00
Port Arthur	....	837,382 00	837,382 00
Quebec Rly., Light and Power Co. (a)	3,250,000 00	2,525,670 00	5,775,670 00
Regina Municipal	....	1,586,288 00	1,586,288 00
Sandwich, Windsor and Amherstburg	297,000 00	600,000 00	897,000 00
Sarnia	90,000 00	90,000 00	180,000 00
Schomberg and Aurora	250,000 00	300,000 00	550,000 00
Saskatoon	....	793,036 00	793,036 00
Shawinigan Falls	300,000 00	193,800 00	493,800 00
Sherbrooke	1,127,000 00	1,095,200 00	2,222,200 00
St. Thomas	....	85,028 00	85,028 00
Sudbury Copper Cliff Suburban	173,100 00	92,600 00	265,700 00
Suburban Rapid Transit	100,000 00	500,000 00	600,000 00
Sydney and Glace Bay	500,000 00	380,000 00	880,000 00
Three Rivers Traction Co	250,700 00	450,000 00	700,700 00

(a) Representing all divisions of the Company.
(a) Représentant toutes les entreprises de la Compagnie.

TABLE 2.—Summary of Capital at the close of the year ending June 30, 1919.—Concluded.

TABLEAU 2.—Capitalisation à la fin de l'exercice terminé le 30 juin 1919—fin.

Name of Railway. — Nom du chemin de fer.	Stocks — Actions.	Bonds. — Obligations.	Total Capital. — Capital total.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Toronto	12,000,000 00	3,526,253 00	15,526,253 00
Toronto Civic	....	2,360,237 00	2,360,237 00
Toronto Suburban	1,500,000 00	2,628,000 00	4,128,000 00
Toronto and York Radial	2,000,000 00	1,640,000 00	3,640,000 00
Waterloo, Wellington Rly. Co. (formerly Berlin and Northern)	19,200 00	2,400 00	21,600 00
Windsor, Essex and Lake Shore	750,000 00	750,000 00	1,500,000 00
Winnipeg (a)	13,380,000 00	5,000,000 00	18,380,000 00
Winnipeg, Selkirk and Lake Winnipeg	500,000 00	653,200 00	1,153,200 00
Woodstock, Thomas Valley and Ingersoll	200,000 00	140,000 00	340,000 00
Windsor and Tecumseh	100,000 00	189,000 00	289,000 00
Yarmouth Light and Power Co. (a)	250,000 00	251,060 00	501,060 00
Total	93,042,368 00	78,852,188 00	171,894,556 00

TABLE 3.—Summary of Gross Earnings from

TABLEAU 3.—Sommaire des recettes brutes

No. — N°	Revenue from Transportation.—Recettes provenant des transports. Name of Railway. — Nom du tramway.	Passenger Revenue. — Voyageurs.	Baggage Revenue. — Bagages.	Parlour, Chair and Special Car Revenue. — Wagons-salons et voitures spéciales.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.
1	Brandon Municipal	....	....	....
2	Brantford and Hamilton	200,850 71	....	747 28
3	Brantford Municipal	124,266 72	....	....
4	British Columbia	3,378,372 66	....	....
5	Calais Street	40,160 23	....	....
6	Calgary Municipal	627,034 79	....	2,290 65
7	Canadian Resources Development	67 10	....	....
8	Cape Breton	295,591 68	....	919 25
9	Chatham, Wallaceburg and Lake Erie	62,016 90	4 11	....
10	Cornwall	23,829 50	....	....
11	Edmonton Radial	538,302 31	....	377 99
12	Fort William	....	....	....
13	Grand River (formerly Berlin, Waterloo, Wellesley, and Lake Huron)	111,660 07	180 59	....
14	Guelph Radial	....	....	....
15	Hamilton and Dundas	76,387 43	....	787 30
16	Hamilton, Grimsby and Beamsville	118,033 31	....	543 50
17	Hamilton Radial	143,882 55	....	232 80
18	Hamilton Street	830,993 83	....	126 30
19	Hull	200,545 25	2,643 94	768 55
20	International Transit Co	93,896 96	....	....
21	Kingston, Portsmouth and Cataraqui	54,175 40	....	....
22	Kitchener and Waterloo	60,627 97	209 75	2 65
23	Lake Erie and Northern	162,019 13	99 15	....
24	Lethbridge Municipal	49,816 65	....	....
25	Levis County	123,858 38	....	258 00
26	London and Port Stanley	225,286 12	2,316 36	....
27	London Street	468,007 09	....	581 90
28	Moncton Tramways	19,830 63	....	....
29	Montreal	8,483,137 02	....	....
30	Montreal and Southern Counties	310,479 86	200 43	3,307 14
31	Moosejaw	100,268 00	....	....
32	New Brunswick Power Co	343,440 85	....	....
33	Niagara Falls Park and River	121,000 65	....	267,89
34	Niagara, St. Catharines and Toronto	559,107 04	223 60	....
35	Niagara, Welland and Lake Erie	31,168 49	....	....
36	Nipissing Central	90,266 50	434 50	552 50
37	Nova Scotia Tramways and Power Co	445,955 06	....	770 00
38	Nelson	15,115 11	....	....
39	Oshawa	17,394 21	....	....
40	Ottawa	1,481,074 37	....	....
41	Peterborough Radial	75,665 16	....	....
42	Picton	....	....	....
43	Port Arthur	167,469 69	....	409 55
44	Quebec Rly., Light and Power (Citadel)	633,024 06	....	406 97
45	Quebec Rly., Light and Power (Montmorency)	208,967 91	183 53	5,352 78
46	Regina Municipal	252,162 10	....	2,429 55
47	Sandwich, Windsor and Amherstburg	339,482 05	....	726 75
48	Sarnia	63,327 32	2,848 40	....
49	Saskatoon	206,486 50	....	....
50	Schomberg and Aurora	10,569 77	....	....
51	Shawinigan Falls	....	....	....
52	Sherbrooke	63,807 02	....	144 60
53	St. Thomas	21,476 03	....	....
54	Sudbury, Copper Cliff Suburban	53,591 78	....	....
55	Suburban Rapid Transit Co	93,320 64	....	153 00
56	Three Rivers Traction Co	105,579 20	....	131 00

SESSIONAL PAPER No. 20b

Operation for the year ending June 30, 1919—Continued.

d'exploitation pour l'exercice terminé le 30 juin 1919—suite.

Revenue from Transportation.—Recettes provenant des transports.							
Mail Revenue. — Postes.	Express Revenue. — Messageries.	Milk Revenue. — Lait.	Freight Revenue. — Marchandises.	Switching Revenue. — Transbordement.	Miscellaneous Transportation Revenue. — Recettes diverses.	—	No. — N°
$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	
							1
	412 06		26,924 93			228,934 98	2
						124,266 72	3
			557,978 59			3,936,351 25	4
						40,160 23	5
			4,277 95			633,603 39	6
						67 10	7
1,669 14	12,004 90				5 88	310,190 85	8
624 40	1,557 59	490 35	104,254 71	917 60		169,865 66	9
623 80			18,783 51			43,236 81	10
			344 00		5,401 76	544,426 06	11
							12
1,793 99	15,315 81		134,523 82	13,929 48	6 94	277,410 70	13
							14
248 00	758 65		117 57			78,298 95	15
750 00	10,094 83		35,648 61			165,070 25	16
197 61			8,842 04			153,155 00	17
						831,120 13	18
1,449 99			22,087 54			227,495 27	19
						93,896 96	20
						54,175 40	21
1,862 50						62,702 87	22
17,523 14		Dr. 1 80	73,580 30	Dr. 1,248 59	31 56	252,002 89	23
						49,816 65	24
87 50			4,380 43			128,584 31	25
2,117 22	8,890 85		163,486 43	24,700 87		426,797 85	26
2,000 00						470,588 99	27
						19,830 63	28
800 00			123,197 58		13,885 22	8,621,019 82	29
225 36	6,075 59	10,375 10	29,966 98			360,630 46	30
						100,268 00	31
						343,440 85	32
556 50	577 40			2,955 06		125,357 50	33
711 22	4,469 75	951 87	254,983 59	32,569 23	489 38	853,505 68	34
						31,168 49	35
	71 26		10,634 73			101,959 49	36
					4,028 48	450,753 54	37
						15,115 11	38
930 45	9,637 00		135,257 39	1,045 83		164,264 88	39
3,874 84					662 33	1,485,611 54	40
						75,665 16	41
							42
						167,879 24	43
198 12					6,597 83	640,226 98	44
1,404 60	5,712 74	707 82				222,329 38	45
			10,896 54		2,242 50	267,730 69	46
735 00			7,994 18			348,937 98	47
2,213 00			6,644 48			75,033 20	48
						206,486 50	49
			11,798 11			22,367 88	50
			58,342 00		10,661 04	69,003 04	51
						63,951 62	52
						21,476 03	53
						53,591 78	54
180 00	537 50	4,344 25				98,535 39	55
525 00						106,235 20	56

TABLE 3.—Summary of Gross Earnings from

TABLEAU 3.—Sommaire des recettes brutes

No. — N°	Name of Railway. — Nom du tramway.	Revenue from Transportation.—Recettes provenant des transports. Passenger Revenue. — Voyageurs.	Baggage Revenue. — Bagages.	Parlour, Chair and Special Car Revenue. — Wagons-salons et voitures spéciales.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.
57	Toronto	6,546,862 05		
58	Toronto Civic	373,614 73		
59	Toronto Suburban	271,608 26		
60	Toronto and York Radial	657,741 98		
61	Waterloo, Wellington Rly. Co. (formerly Berlin and Northern)	9,399 61		
62	Windsor, Essex and Lake Shore	152,332 86		1,057 39
63	Winnipeg	2,341,112 13		1,952 04
64	Winnipeg, Selkirk and Lake Winnipeg	126,679 06		260 00
65	Woodstock, Thomas Valley and Ingersoll	21,420 10		
66	Yarmouth	12,989 25		
	Total	32,836,609 79	9,344 36	25,557 33

Operation for the year ending June 30, 1919—Continued.

d'exploitation pour l'exercice terminé le 3o juin 1919—suite.

Revenue from Transportation.—Recettes provenane des transports.							
Mail Revenue. — Postes.	Express Revenue. — Messageries.	Milk Revenue. — Lait.	Freight Revenue. — Marchandises.	Switching Revenue. — Transbordement.	Miscellaneous Transportation Revenue. — Recettes diverses.	Total. —	No. — N°
$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	
....	....	....	....	....	....	6,546,862 05	57
....	....	....	....	....	....	373,614 73	58
99 99	27,251 58	6,901 28	1,295 57	....	531 83	307,688 51	59
3,487 00	213 01	....	97,767 28	....	....	759,209 27	60
250 00	....	....	....	....	....	9,649 61	61
1,473 19	853 69	....	43,300 17	....	1,333 08	200,350 38	62
8,128 65	....	....	....	....	1,000 00	2,352,192 82	63
....	2,129 32	....	21,690 36	....	....	150,758 74	64
....	....	....	1,434 44	....	....	22,854 54	65
400 00	....	....	....	....	....	13,389 25	66
57,140 21	106,563 53	23,768 87	1,970,433 83	74,869 48	46,877 83	35,151,165 23	

TABLE 3.—Summary of Gross Earnings from

TABLEAU 3—Sommaire des recettes brutes

No. — N°	Name of Railway. — Nom du tramway.	Revenue from Operations — Recettes d'exploitation: Station and Car Privileges. — Publicité dans les voitures et stations.	Parcel-room Receipts. — Consigne des bagages.	Storage. — Emmagasinage.	Car Service. — Voitures affectées à la voirie.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
1	Brandon Municipal				
2	Brantford and Hamilton		74 44		
3	Brantford Municipal				
4	British Columbia				
5	Calais Street	158 00			
6	Calgary Municipal	9,562 61			
7	Canadian Resources Development				
8	Cape Breton	1,000 00			
9	Chatham, Wallaceburg and Lake Erie	309 45	39 45	14 38	3,498 72
10	Cornwall	696 00			
11	Edmonton Radial	4,349 24			
12	Fort William				
13	Grand River (formerly Berlin, Waterloo, Wellesley and Lake Huron)	29 39		433 88	4,725 11
14	Guelph Radial				
15	Hamilton and Dundas	100 00			
16	Hamilton, Grimsby and Beamsville	350 00			
17	Hamilton Radial	300 00			
18	Hamilton Street	725 00			
19	Hull	1,075 00			
20	International Transit Co	1,495 75			
21	Kingston, Portsmouth and Cataraqui	400 00			
22	Kitchener and Waterloo	800 00			
23	Lake Erie and Northern	117 83		283 93	176 50
24	Lethbridge Municipal	1,134 13			
25	Levis County	640 00			
26	London and Port Stanley			182 59	5,956 00
27	London Street	3,149 91			
28	Moncton Tramways	200 00			
29	Montreal Tramways	24,528 04			
30	Montreal and Southern Counties	1,763 00	160 95	22 14	123 00
31	Moosejaw	1,224 50			
32	New Brunswick Power Co	2,233 00			
33	Niagara Falls Park and River	412 76	45 80		
34	Niagara, St. Catharines and Toronto	375 33	1,630 32	421 34	25,936 12
35	Niagara, Welland and Lake Erie	184 50			
36	Nipissing Central	375 00			1,668 00
37	Nova Scotia Tramways and Power Co				
38	Nelson				
39	Oshawa	278 90		1,022 97	4,249 00
40	Ottawa	3,125 00			
41	Peterborough Radial	440 00			
42	Picton				
43	Port Arthur	1,026 96			
44	Quebec Rly., Light and Power (Citadel)	3,369 34			
45	Quebec Rly., Light and Power (Montmorency)	2,564 92	281 47	42 00	4,606 17
46	Regina Municipal	5,168 45			
47	Sandwich, Windsor and Amherstburg	1,630 00			
48	Sarnia				
49	Saskatoon	1,369 92			
50	Schomberg and Aurora				
51	Shawinigan Falls				
52	Sherbrooke	1,001 47			
53	St. Thomas	408 75			
54	Sudbury, Copper Cliff Suburban				
55	Suburban Rapid Transit Co				
56	Three Rivers Traction Co	616 50			

SESSIONAL PAPER No. 20b

Operation for the Year ending June 30, 1919

d'exploitation pour l'exercice terminé le 30 juin, 1919.

other than Transportation.
—
autres que transports.

Telegraph and Telephone Service. — Télé-graphe et téléphone.	Rents of Tracks and Terminals. — Loyers de voies et de terminus.	Rent of Equipment. — Location de matériel.	Rents of Buildings and other Property. — Loyers de bâtiments et autres propriétés.	Power. — Force motrice.	Miscel-laneous. — Divers.	Total.	Total Gross Earnings. — Total des recettes brutes.	No. — N°
$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	
								1
	25 80	130 90	6,066 83			6,297 97	235,232 95	2
			200 02		7,332 07	7,532 09	131,798 81	3
							3,936,351 25	4
		43 86		5,008 50	150 77	5,361 13	45,521 36	5
					10,477 76	20,040 37	653,643 76	6
							67 10	7
			50 00		36 72	1,086 72	311,277 57	8
			496 05		10,247 00	14,605 05	184,470 71	9
					2,004 64	2,700 64	45,937 45	10
			720 00		2,015 60	7,084 84	551,510 90	11
								12
22 97	692 91	Dr.13,769 59	286 14		442 32	Dr. 7,136 87	270,273 83	13
								14
	10,655 61	250 49	166 00			11,172 10	89,471 05	15
		7,618 32	3,072 00			11,040 32	176,110 57	16
		8,353 16	974 00			9,627 16	162,782 16	17
		1,744 44	2,125 44			4,594 88	835,715 01	18
	448 45		2,603 25		0 47	4,127 17	231,622 44	19
						1,495 75	95,392 71	20
			1,954 58			2,354 58	56,529 98	21
	1,563 42			1,873 50	549 29	4,786 21	67,489 08	22
59 35	381 50	443 37	422 30		50 66	1,935 44	253,938 33	23
			720 00		216 80	2,070 93	51,887 58	24
						640 00	129,224 31	25
	5,737 42	3,029 23			57,953 10	72,858 34	499,656 19	26
			288 00		472 99	3,910 90	474,499 89	27
						200 00	20,030 63	28
						24,528 04	645,547 86	29
			515 00	917 40	19 33	3,520 82	8,364,151 28	30
					1,836 61	3,061 11	103,329 11	31
						2,233 00	345,673 85	32
		4,031 50	897 92	690 51		6,078 49	131,435 99	33
	211 60	0 39	1,221 66		9,429 72	39,226 48	892,732 16	34
						184 50	31,352 99	35
	207 00		185 00			2,435 00	104,394 49	36
			4,238 31			4,238 31	454,991 85	37
					65 25	65 25	15,180 36	38
			1,250 56		1,249 77	8,051 20	172,316 08	39
			789 95			3,914 95	1,489,526 49	40
					292 95	732 95	76,398 11	41
								42
		178 71		300 00	354 96	1,860 63	169,739 87	43
					361 69	3,731 03	643,958 01	44
			1,689 22		3,902 83	13,086 61	235,415 99	45
		22 50			19 44	5,210 39	272,941 08	46
			15 00		499 91	2,144 91	351,082 89	47
					3,798 10	3,798 10	78,831 30	48
					1,700 36	3,070 28	209,556 78	49
							22,367 88	50
							69,003 04	51
					321 71	1,323 18	65,274 80	52
				467 50	8,572 02	9,448 27	30,924 30	53
							53,591 78	54
		590 55	37 50			628 05	99,163 44	55
					1,424 31	2,040 81	108,276 01	56

TABLE 3.—Summary of Gross Earnings from Operations

TABLEAU 3.—Sommaires des recettes brutes d'exploitation

No. — N°	Name of Railway. — Nom du tramway.	Revenue from Operations — Recettes d'exploitation			
		Station and Car Privileges. — Publicité dans les voitures et stations.	Parcel-room Receipts. — Consigne des bagages.	Storage. — Emmagasinage.	Car Service. — Voitures. affectées à la voirie.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
57	Toronto	38,307 51			
58	Toronto Civic	1,620 00			
59	Toronto Suburban	600 42			
60	Toronto and York Radial	1,300 00			
61	Waterloo, Wellington (formerly Berlin and Northern)	150 00	47 55		
62	Windsor, Essex and Lake Shore	560 00	155 20		Dr. 2,500 49
63	Winnipeg	9,479 90			
64	Winnipeg, Selkirk and Lake Winnipeg	600 00			
65	Woodstock, Thomas Valley and Ingersoll	200 00			
66	Yarmouth	258 00			
	Total	131,764 48	2,435 18	2,423 23	48,438 13

for the year ending June 30, 1919—Continued.

pour l'exercice terminé le 30 juin 1919—suite.

other than Transportation. — autres que par les voitures.								
Telegraph and Telephone Service. — Télégraphe et téléphone.	Rents of Tracks and Terminals. — Loyers de voies et de terminus.	Rent of Equipment. — Location de matériel.	Rents of Buildings and other Property. — Loyers de bâtiments et autres propriétés.	Power. — Force motrice.	Miscellaneous. — Divers.	Total.	Total Gross Earnings. — Total des recettes brutes.	No. — N°
$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	
...	...	3,459 73	2,209 84	...	56,713 65	100,690 73	6,647,552 78	57
...	...	...	...	...	...	1,620 00	375,234 73	58
...	232 84	...	975 68	21,325 36	86 22	23,220 52	330,909 03	59
...	...	...	987 00	31,175 94	3,495 94	36,958 88	796,168 15	60
...	...	...	109 50	...	85 32	392 37	10,041 98	61
...	...	...	436 00	...	...	Dr. 1,349 29	199,001 09	62
...	500 00	1,845 00	...	...	12 41	11,837 31	2,364,030 13	63
...	1,000 00	...	...	...	...	1,600 00	152,358 74	64
...	...	...	...	...	366 50	566 50	23,421 04	65
...	...	...	...	27,225 70	9,348 31	36,832 01	50,221 26	66
82 32	21,656 55	17,972 56	35,702 75	88,984 41	195,907 50	545,367 11	35,696532 34	

TABLE 4.—Summary of Operating Expenses

TABLEAU 4.—Sommaire des frais d'exploitation

No. — N°	Name of Railway. — Nom du tramway.	Maintenance—Way and Structures. Superintendence. — Administration.	Ballast.	Ties. — Traverses.	Rails.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
1	Brandon Municipal				
2	Brantford and Hamilton				
3	Brantford Municipal	6,021 31			
4	British Columbia	6,283 16	1,325 11	51,122 18	184 26
5	Calais Street				
6	Calgary Municipal	1,572 00			
7	Canadian Resources Development				
8	Cape Breton	1,946 61	1,993 72	3,516 99	26 92
9	Chatham, Wallaceburg and Lake Erie	0 67	62 35		384 60
10	Cornwall		50 00	180 00	
11	Edmonton Radial	1,685 35	313 50	243 35	66 22
12	Fort William				
13	Grand River	1,925 64	133 00	8,683 79	5,510 12
14	Guelph Radial				
15	Hamilton and Dundas				
16	Hamilton, Grimsby and Beamsville				
17	Hamilton Radial				
18	Hamilton Street				
19	Hull	1,745 00			
20	International Transit Co	608 33			
21	Kingston, Portsmouth and Cataraqui				
22	Kitchener and Waterloo	1,200 00			
23	Lake Erie and Northern	2,051 31	1,267 77	12 85	
24	Lethbridge Municipal		2,310 58	1,635 00	
25	Levis County				8,866 98
26	London and Port Stanley	2,913 73	16 80	739 42	Cr. 399 84
27	London Street	220 00	272 40	1,280 50	1,460 80
28	Moncton Tramways			17 22	
29	Montreal Tramways				
30	Montreal and Southern Counties	2,653 60			
31	Moosejaw	564 00			
32	New Brunswick Power Co	1,330 48			
33	Niagara Falls Park and River	215 69	89 18	3,468 50	121 31
34	Niagara, St. Catharines and Toronto	4,325 96	943 82	7,006 60	1,154 66
35	Niagara, Welland and Lake Erie				
36	Nipissing Central	208 50	162 00	989 66	672 38
37	Nova Scotia Tramways and Power Co		2,814 99	0 26	404 88
38	Nelson	1,510 00			
39	Oshawa	1,554 08	1,111 67	1,425 75	11 20
40	Ottawa	4,440 00	217 65	103 24	
41	Peterborough Radial				10 24
42	Picton				
43	Port Arthur				
44	Quebec Rly., Light and Power (Citadel)	618 36	204 05	276 16	16,339 78
45	Quebec Rly., Light and Power (Montmorency)	805 32	680 29	3,512 59	
46	Regina Municipal	383 33			
47	Sandwich, Windsor and Amherstburg	1,560 00			
48	Sarnia	1,321 25	1,073 43		
49	Saskatoon	964 44		140 00	
50	Schomberg and Aurora		235 00	2,434 69	127 88
51	Shawinigan Falls			6,622 11	332 22
52	Sherbrooke				
53	St. Thomas				
54	Sudbury, Copper Cliff Suburban	2,390 22			
55	Suburban Rapid Transit Co	192 04			
56	Three Rivers Traction Co				

SESSIONAL PAPER No. 20b

for the year ending June 30, 1919.

pour l'exercice terminé le 30 juin 1919.

Entretien des voies et ouvrages.

Rail Fastenings and Joints. — Plaques d'accouplement et tire-fonds.	Special Work. — Travaux spéciaux.	Underground Construction. — Constructions souterraines.	Roadway and Track Labour. — Main-d'œuvre pour chemin et voie.	Paving. — Pavage.	Miscellaneous Roadway and Track Expenses. — Diverses dépenses pour chemin et voie.	Cleaning and Sanding Track. — Nettoyage et ensablement de la voie.	Removal of Snow, Ice and Sand. — Enlèvement de la neige, glace et sable.	No. — N°
$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	
...	...	...	...	...	...	...	...	1
...	...	...	...	...	23,314 83	...	575 62	2
...	...	...	...	...	...	...	32 20	3
2,118 47	1,783 10	4,023 27	110,997 47	9,726 29	4,141 45	12,709 45	2,648 45	4
330 92	...	...	1,785 82	...	31 15	...	659 56	5
...	...	...	9,152 07	...	1,782 57	4,180 02	2,140 85	6
...	...	...	...	...	...	...	...	7
1,941 80	710 38	...	16,927 58	2,718 10	937 77	921 00	3,081 65	8
9 13	3,342 18	...	9,158 65	27 67	211 50	...	28 25	9
...	1,400 00	...	2,044 22	...	...	100 00	483 13	10
280 37	16 47	...	6,559 46	738 45	577 82	5,379 99	1,379 04	11
...	...	...	...	...	...	...	...	12
770 89	114 99	...	18,191 91	799 40	198 51	246 82	695 61	13
...	...	...	...	...	...	...	...	14
...	...	...	...	...	16,516 21	...	1,232 85	15
...	...	...	...	...	20,705 13	...	378 23	16
...	...	...	...	...	17,907 99	...	937 29	17
...	...	...	...	...	31,645 22	...	4,050 55	18
...	...	...	...	...	14,398 32	...	...	19
...	...	...	1,871 77	...	1,800 00	...	137 16	20
...	...	...	10,988 93	...	...	...	1,257 52	21
...	...	...	1,720 41	...	...	...	13 69	22
466 09	48 50	...	38,499 67	...	Cr. 258 42	...	44 18	23
452 60	...	...	5,188 09	...	213 40	...	1,706 28	24
...	...	...	1,551 73	...	...	1,181 73	7,863 86	25
787 77	437 93	12 09	21,963 86	...	2,359 93	257 61	420 78	26
1,220 20	740 40	...	31,590 57	2,357 19	...	...	55 56	27
48 94	...	...	1,433 56	103 60	22 55	...	...	28
48,393 12	34,689 50	...	184,451 97	18,979 40	...	74,597 86	243,188 10	29
...	...	...	...	...	19,892 13	...	...	30
...	...	...	7,776 28	...	...	...	875 48	31
...	...	...	23,136 30	...	13,145 13	...	...	32
811 14	Cr. 2 27	...	11,853 27	Cr. 7 13	204 20	1,059 11	448 41	33
4,391 61	3,360 14	...	66,992 55	4,208 76	3,159 35	248 96	181 80	34
...	...	...	194 75	...	...	...	28 17	35
141 57	821 84	...	8,188 44	239 23	...	31 95	3,019 36	36
556 02	218 24	...	9,631 43	2,115 36	1,344 90	6,586 07	11,992 73	37
...	...	...	924 79	...	...	...	...	38
347 64	1,008 59	...	4,349 62	1,720 77	119 37	57 30	752 08	39
19 75	3,551 06	...	14,468 80	...	2,912 48	1,884 45	18,464 05	40
107 71	...	...	2,259 56	...	317 81	775 08	464 90	41
...	...	...	...	...	...	...	...	42
...	...	...	...	6,091 84	7,095 44	2 00	997 85	43
1,345 20	1,681 70	...	1,085 94	6,770 23	1,899 23	6,213 10	24,875 83	44
780 83	...	...	17,283 51	...	...	...	5,110 89	45
...	...	...	10,043 27	...	...	...	...	46
...	...	...	...	...	...	...	...	47
...	240 40	...	5,764 44	8 25	1,308 16	...	...	48
30 00	...	...	5,543 32	...	...	1,275 10	58 00	49
...	...	...	5,477 34	...	...	2,183 65	334 30	50
...	...	...	...	...	...	...	...	51
...	...	...	...	...	6,907 67	780 00	1,036 73	52
...	...	...	...	...	1,764 08	...	13 77	53
113 43	...	...	1,959 29	...	10 00	...	400 77	54
...	...	...	2,508 94	...	...	579 30	551 32	55
...	...	...	3,998 91	...	1,077 01	2,885 96	3,790 39	56

TABLE 4.—Summary of Operating Expenses

TABLEAU 4.—Sommaire des frais d'exploitation

No. — N°	Name of Railway. — Nom du tramway.	Maintenance—Way and Structures.			
		Superintendence. — Administration.	Ballast.	Ties. — Traverses.	Rails.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
57	Toronto	10,190 34	....	3,441 11	2,107 21
58	Toronto Civic	....	....	1 70	....
59	Toronto Suburban	5,470 34	358 51	672 87	1,189 30
60	Toronto and York Radial	3,558 15	978 45	3,646 09	Cr. 1,017 59
61	Waterloo Wellington	....	....	....	....
62	Windsor, Essex and Lake Shore	673 70	....	....	....
63	Winnipeg	5,969 46	1,006 30	3,914 19	9,216 66
64	Winnipeg, Selkirk and Lake Winnipeg	2,008 75	....	....	....
65	Woodstock, Thomas Valley and Ingersoll	....	....	297 50	....
66	Yarmouth	....	....	....	....
	Total	81,081 12	17,620 57	105,384 32	46,770 19

SESSIONAL PAPER No. 20b

for the year ending June 30, 1919—Continued.

pour l'exercice terminé le 30 juin 1919—suite.

Entretien des voies et ouvrages.

Rail Fastenings and Joints. — Plaques d'accouplement et tire-fonds.	Special Work. — Travaux spéciaux.	Underground Construction. — Constructions souterraines.	Roadway and Track Labour. — Main-d'oeuvre pour chemin et voie.	Paving. — Pavage.	Miscellaneous Roadway and Track Expenses. — Diverses dépenses pour chemin et voie.	Cleaning and Sanding Track. — Nettoyage et ensablement de la voie.	Removal of Snow, Ice and Sand. — Enlèvement de la neige, glace et sable.	No. — N°
$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	
4,732 67	10,770 15	....	72,461 29	1,006 80	3,735 97	6,403 01	7,668 13	57
64 79	276 80	....	2,531 38	356 04	271 70	1,122 99	235 73	58
316 65	631 41	....	22,896 94	....	932 50	7,818 47	1,691 70	59
2,388 55	....	....	38,331 80	....	1,208 52	10,612 38	4,039 50	60
....	....	....	....	....	843 39	....	64 27	61
....	....	....	28,401 68	....	....	....	....	62
4,299 76	12,221 56	....	13,447 78	16,719 37	2,113 16	14,148 91	2,514 56	63
....	....	....	....	....	13,922 08	....	....	64
....	....	....	1,348 01	549 33	258 98	....	....	65
....	....	....	127 06	....	....	....	....	66
77,267 62	78,063 07	4,035 36	857,064 43	75,228 95	220,949 19	164,242 27	362,621 13	

TABLE 4.—Summary of Operating Expenses

TABLEAU 4.—Sommaire des frais d'exploitation

No. — N°	Name of Railway. — Nom du tramway.	Maintenance— — Entretien des			
		Tunnels.	Elevated structures and Foundations. — Constructions aériennes et supports.	Bridges, Trestles and Culverts. — Ponts, croisillons et ponceaux.	Crossings, Fences, Cattle. Guards and Signs. — Traverses, clôtures, cours à bestiaux et enseignes.
		$	$	$	$
1	Brandon Municipal				
2	Brantford and Hamilton				
3	Brantford Municipal				
4	British Columbia			6,476 95	4,830 62
5	Calais Street			1,057 69	
6	Calgary Municipal				
7	Canadian Resources Development				
8	Cape Breton			525 91	182 85
9	Chatham, Wallaceburg and Lake Erie	38	22	497 34	109 03
10	Cornwall				
11	Edmonton Radial				687 67
12	Fort William				
13	Grand River			499 08	640 94
14	Guelph Radial				
15	Hamilton and Dundas				
16	Hamilton, Grimsby and Beamsville				
17	Hamilton Radial				
18	Hamilton Street				
19	Hull				
20	International Transit Co				
21	Kingston, Portsmouth and Cataraqui				
22	Kitchner & Waterloo				
23	Lake Erie and Northern			1,671 29	2,435 3
24	Lethbridge Municipal				
25	Lévis County				
26	London and Port Stanley			6,712 43	2,042 57
27	London Street				
28	Moncton Tramways				
29	Montreal Tramways				
30	Montreal and Southern Counties				
31	Moose Jaw				
32	New Brunswick Power Co			1 96	
33	Niagara Falls Park and River			1,914 56	527 05
34	Niagara St. Catharines and Toronto			4,651 88	3,791 82
35	Niagara, Welland and Lake Erie			1,675 65	
36	Nipissing Central			22 37	91 09
37	Nova Scotia Tramways and Power Co				
38	Nelson				
39	Oshawa				112 11
40	Ottawa			1,809 90	49 68
41	Peterborough Radial				
42	Picton				
43	Port Arthur			100 00	
44	Quebec Railway, Light and Power Co. (Citadel)			3,251 31	765 14
45	Quebec Rly., Light & Power Co. (Montmorency)			861 46	1,561 52
46	Regina Municipal				
47	Sandwich, Windsor and Amherstburg				
48	Sarnia				170 50
49	Saskatoon				
50	Schomberg and Aurora			1,160 93	302 52
51	Shawinigan Falls				
52	Sherbrooke				
53	St. Thomas				
54	Sudbury Copper-Cliff Suburban				492 03

for the year ending June 30, 1919—Continued.

pour l'exercice terminé le 30 juin 1919—suite.

Way and Structures.
—
voies et ouvrages.

Signal and Interlocking Systems. — Signaux et aiguillage à enclanchement.	Telephone and Telegraph Systems. — Signaux de téléphone et de télégraphe.	Other Miscellaneous Way Expenses. — Diverses autres dépenses de la ligne.	Poles and Fixtures. — Poteaux et accessoires.	Underground Conduits. — Conduits souterrains.	Transmission System — Réseau de transmission.	Distribution System. — Réseau de distribution.	Miscellaneous Electric Line Expenses. — Dépenses diverses de ligne électrique.	No. — N°
$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	
								1
						3,813 36		2
			1,259 36					3
1,560 62	1,933 15	2,359 95	618 23		956 31	28,526 62	544 88	4
		97 92				140 63		5
							4,556 80	6
								7
112 08	473 55		2,523 97		424 31	5,593 72		8
1,491 77	32 65	2 00			20 81	789 89		9
			75 00			838 81		10
141 50	106 67		277 75			2,897 73	17 04	11
								12
209 80	588 53		1,269 08			1,724 18		13
								14
						1,164 09		15
						4,768 10		16
						3,410 72		17
						12,886 14		18
							5,796 74	19
							197 40	20
							474 56	21
722 66							64 60	22
457 49	265 47		720 11	2 50	18 00	1,644 03		23
							639 32	24
						4,487 62		25
809 89	1,130 71		48 35			4,040 01	22 13	26
			254 92			4,804 21	262 50	27
		18 78			27 15		199 75	28
			2,706 32				93,075 73	29
		2,480 79	597 72	21 47	44 22	7,926 60	564 65	30
							477 32	31
			487 51			6,233 77	20,121 49	32
			440 30		1 26	2,385 49		33
988 23	1,012 21		972 68		208 82	15,167 54		34
							126 99	35
	244 23		349 32	5 43		1,383 64		36
			10 40			3,022 20		37
							532 57	38
240 69						3,172 64		39
		1,185 23	212 35			26,789 12	1,925 03	40
179 46		5 00	2 19				1,947 36	41
								42
	159 69						2,622 56	43
134 27		8 31	Cr. 6 30		12 68	7,663 21	665 92	44
593 71	0 58	647 12			3,679 95			45
							2,568 48	46
		24,716 80					10,421 86	47
							36 16	48
113 80			125 00				1,062 04	49
	104 61		85 45			89 87		50
			197 26			4,954 82		51
							1,568 19	52
		62 29						53
					213 08	109 21		54

TABLE 4.—Summary of Operating Expenses

TABLEAU 4.—Sommaire des frais d'exploitation

No. — N°	Name of Railway. — Nom du tramway.	Maintenance— — Entretien de			
		Tunnels. —	Elevated structures and Foundations. — Constructions aériennes et supports.	Bridges, Trestles and Culverts. — Ponts, croisillons et ponceaux.	Crossings, Fences, Cattle Guards and Signs. — Traverses, clôtures, cours à bestiaux et enseignes.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
55	Suburban Rapid Transit Co.				
56	Three Rivers Traction Co.				
57	Toronto				
58	Toronto Civic				
59	Toronto Suburban			739 97	1,549 88
60	Toronto and York Radial			3,784 65	232 92
61	Waterloo Wellington				
62	Windsor, Essex and Lake Shore				
63	Winnipeg			1,482 38	1,190 89
64	Winnipeg, Selkirk and Lake Winnipeg				
65	Woosdtock, Thames Valley and Ingersoll			89 55	
66	Yarmouth				
	Total	38 22		38,987 26	21,766 18

SESSIONAL PAPER No. 20b

for the year ending June 30, 1919—Continued.

pour l'exercice terminé le 30 juin 1919—suite.

Way and Structures.
—
voies et ouvrages.

Signal and Interlocking Systems. — Signaux et aiguillage à enclanchement.	Telephone and Telegraph Systems. — Signaux de téléphone et de télégraphe.	Other Miscellaneous Way Expenses. — Diverses autres dépenses de la ligne.	Poles and Fixtures. — Poteaux et accessoires.	Underground Conduits. — Conduits souterrains.	Transmission System. — Réseau de transmission.	Distribution System. — Réseau de distribution.	Miscellaneous Electric Line Expenses. — Dépenses diverses de ligne électrique.	No. — N°
$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	
			604 53			1,550 73		55
		159 38			552 64			56
					49,310 15			57
	26 19		959 50			1,892 11	116 44	58
408 00	167 34	395 77	552 30		25 48	13,627 91		59
629 35	1,555 66		1,353 60		283 51	4,989 72		60
								61
							7,384 58	62
686 45	432 48	1,675 52			7,082 74	20,254 77	214 48	63
		2 94	30 41		278 25	345 26	8 00	64
			77 02					65
					75 77	213 16		66
9,479 77	8,232 72	33,817 80	16,804 33	29 40	63,215 13	203,302 13	158,215 57	

TABLE 4.—Summary of Operating Expenses

TABLEAU 4.—Sommaire des frais d'exploitation

No. — N°	Name of Railway. — Nom du tramway.	Maintenance of Way and Structures. — Entretien des voies et ouvrages. Buildings and Structures. — Bâtiments et constructions.	Other Operations. Dr. — Autres exploitations. Dt.	Other Operations. Cr. — Autres exploitations. Av.	Total Way and Structures. — Total des voies et ouvrages.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
1	Brandon Municipal	....	....	....	....
2	Brantford and Hamilton	544 74	....	....	28,249 05
3	Brantford Municipal	1,046 35	....	....	8,359 22
4	British Columbia	1,470 02	1,049 34	....	257,389 35
5	Calais Street	177 46	....	....	4,281 15
6	Calgary Municipal	448 83	....	....	23,833 14
7	Canadian Resources Development	....	....	....	....
8	Cape Breton	1,669 82	....	....	46,228 73
9	Chatham, Wallaceburg and Lake Erie	1,191 86	....	....	17,396 57
10	Cornwall	....	....	....	5,171 16
11	Edmonton Radial	759 77	....	....	22,128 15
12	Fort William	....	....	....	....
13	Grand River	988 29	....	....	43,190 58
14	Guelph Radial	....	....	....	....
15	Hamilton and Dundas	130 21	....	....	19,043 36
16	Hamilton, Grimsby and Beamsville	772 18	....	....	26,623 64
17	Hamilton Radial	63 98	....	....	22,319 98
18	Hamilton Street	516 56	....	....	49,098 47
19	Hull	492 86	....	....	22,432 92
20	International Transit Co	1 50	....	....	4,616 16
21	Kingston, Portsmouth and Cataraqui	364 29	....	....	13,085 30
22	Kitchener and Waterloo	24 30	....	....	3,745 66
23	Lake Erie and Northern	1,524 00	....	....	50,870 19
24	Lethbridge Municipal	176 58	....	....	12,321 85
25	Lévis County	336 82	....	....	24,288 74
26	London and Port Stanley	5,442 95	....	....	49,759 12
27	London Street	2,764 13	....	....	47,283 38
28	Moncton Tramways	56 88	....	....	1,928 43
29	Montreal Tramways	66,576 87	....	....	766,658 87
30	Montreal and Southern Counties	2,300 32	....	....	36,481 50
31	Moose Jaw	20 23	60 00	....	9,773 31
32	New Brunswick Power Co	566 25	....	....	65,022 89
33	Niagara Falls Park and River	1,094 16	....	....	24,624 23
34	Niagara, St. Catharines and Toronto	4,266 05	....	....	127,033 44
35	Niagara, Welland and Lake Erie	56 95	....	....	2,082 51
36	Nipissing Central	4,703 89	....	....	21,274 90
37	Nova Scotia Tramways and Power Co	2,413 58	213 55	....	41,324 61
38	Nelson	39 90	....	....	3,007 26
39	Oshawa	1,365 55	....	....	17,349 06
40	Ottawa	3,672 37	....	....	81,705 16
41	Peterborough Radial	173 49	....	....	6,242 80
42	Pictou	....	....	....	....
43	Port Arthur	149 13	....	....	17,218 51
44	Quebec Rly., Light and Power (Citadel)	1,752 78	....	....	75,556 90
45	Quebec Rly., Light and Power (Montmorency)	2,323 10	443 73	....	38,284 60
46	Regina Municipal	134 02	....	....	13,129 10
47	Sandwich, Windsor and Amherstburg	1,006 71	....	....	37,705 37
48	Sarnia	162 86	....	....	10,085 45
49	Saskatoon	560 89	....	....	9,872 59
50	Schomberg and Aurora	30 35	....	....	12,566 59
51	Shawinigan Falls	325 44	....	....	12,431 85
52	Sherbrooke	21 01	....	....	10,313 60
53	St. Thomas	....	....	....	1,840 14
54	Sudbury, Copper Cliff Suburban	50 26	....	....	5,738 29

for the year ending June 30, 1919—Continued.

pour l'exercice terminé le 30 juin 1919—suite.

Maintenance of Equipment. — Entretien du matériel.								
Superintendence. — Administration.	Power Plant Equipment. — Machinerie de l'usine de force motrice.	Sub station Equipment. — Machinerie des sous-stations.	Passengers and Combination Cars. — Voitures à voyageurs et mixtes.	Freight, Express and Mail Cars. — Voitures à marchandises, messagerie et poste.	Locomotives.	Service Cars. — Voitures de réparations.	Electric Equipment of Cars. — Moteurs des voitures.	No. — N°
$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	
								1
		4,354 21	8,738 77				7,731 79	2
						4,193 17		3
7,853 18	0 92	47 84	94,081 36	22,779 20	3,896 64	661 67	60,528 89	4
	703 24		1,840 69				416 05	5
			64,842 72					6
								7
482 92		153 20	13,007 48	639 52		2,197 86	11,908 67	8
7 78	1,852 98	58 27	2,641 19	991 82	810 31	10 39	1,431 88	9
	119 25		7,985 73		700 00	100 00	3,723 11	10
5,414 11			32,204 99			1,341 16	26,907 88	11
								12
140 40			9,775 27	113 75	4,392 22	330 56	4,601 92	13
								14
			993 34				580 63	15
		3,502 66	9,756 54	5,333 49				16
			7,964 72	3,157 60			5,622 23	17
			71,497 59				57,594 57	18
1,740 00			17,984 40				14,561 50	19
683 33		4,995 39					4,534 41	20
								21
			1,612 88				1,859 63	22
118 80	50 95	714 06	9,698 90	58 56	2,192 78	490 54	3,642 36	23
			6,786 14				2,770 58	24
			11,414 45			3,594 57	8,003 06	25
2,081 43			18,040 89	3,736 73		700 52	1,429 43	26
1,620 00			36,440 35				15,642 63	27
			1,352 19				811 53	28
	67,287 07		409,798 35	26,840 91			365,810 02	29
3,965 55		619 97	13,767 11				11,202 38	30
564 00	0 50		3,367 75				656 35	31
455 62			28,060 60				9,399 91	32
304 04	540 60		1,379 24			Cr. 12 67	652 53	33
272 00		377 27	27,789 33	6,241 18	7,910 90	2,074 49	60,265 14	34
	2,731 88		1,714 21				534 86	35
204 00			9,250 51	50 80		42 04	4,358 23	36
			26,879 41			3,545 23	22,632 38	37
		18 37						38
		307 07	556 79	258 49	947 94	224 60	741 57	39
9,051 90	1,725 95	17,306 94	44,402 22				35,734 21	40
			6,367 42			15 29	3,022 05	41
								42
313 45		310 15	9,518 05				6,549 90	43
395 44			29,610 67				19,245 07	44
483 20			9,579 34		109 59		8,793 00	45
2,156 62			13,590 42				5,854 88	46
	1,046 05		15,782 61				11,246 55	47
3,178 35							5,111 56	48
2,040 00			13,028 21			87 00	4,470 41	49
		170 80						50
					1,863 12			51
			4,144 97				951 30	52
			5,580 27					53
			6,118 34					54

TABLE 4.—Summary of Operating Expenses

TABLEAU 4.—Sommaire des frais d'exploitation

No. — N°	Name of Railway. — Nom du tramway.	Maintenance of Way and Structures. — Entretien des voies et ouvrages.			
		Buildings and Structures. — Bâtiments et constructions.	Other Operations Dr. — Autres exploitations. Dt.	Other Operations Cr. — Autres exploitations. Av.	Total Way and Structures. — Total des voies et ouvrages.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
55	Suburban Rapid Transit Co	475 55			6,462 41
56	Three Rivers Traction Co	16 78			12,481 07
57	Toronto	16,026 60			187,853 43
58	Toronto Civic	2,227 17			10,082 54
59	Toronto Suburban	1,954 71			61,400 05
60	Toronto and York Radial	5,092 62			81,667 88
61	Waterloo Wellington				907 66
62	Windsor, Essex and Lake Shore	700 72			37,160 68
63	Winnipeg	4,548 75			123,140 17
64	Winnipeg, Selkirk and Lake Winnipeg	490 49			17,086 18
65	Woodstock, Thomas Valley and Ingersoll				2,620 39
66	Yarmouth	10 85			426 84
	Totals	146,274 78	1,766 62		2,792,258 13

for the year ending June 30, 1919—Continued.

pour l'exercice terminé le 30 juin 1919—suite.

Maintenance of Equipment. — Entretien du matériel.								
Superintendence. — Administration.	Power Plant Equipment. — Machinerie de l'usine de force motrice.	Sub station Equipment. — Machinerie des sous-stations.	Passengers and Combination Cars. — Voitures à voyageurs et mixtes.	Freight, Express and Mail Cars. — Voitures à marchandises, messagerie et poste.	Locomotives.	Service Cars. — Voitures de réparations.	Electric Equipment of Cars. — Moteurs des voitures.	No. — N°
$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	
....	....	80 57	....	....	....	....	....	55
....	....	....	6,810 24	....	....	222 91	1,678 64	56
35,420 27	4,426 34	16,612 60	277,655 25	....	....	....	244,540 30	57
2,070 39	....	....	19,511 53	....	....	538 08	4,404 80	58
2,690 84	....	23 34	19,186 75	791 44	505 18	950 21	10,385 03	59
....	5,424 90	....	48,789 25	26,094 12	....	....	42,835 34	60
....	....	....	1,140 93	....	....	....	....	61
1,300 53	2,447 22	....	8,564 64	....	....	....	4,830 75	62
5,563 72	13,143 22	5,117 17	119,086 98	....	....	1,967 58	66,020 79	63
1,552 15	....	640 66	6,753 56	....	....	....	3,789 32	64
....	197 44	....	2,216 16	....	....	....	....	65
....	379 18	....	992 11	....	....	....	1,498 10	66
92,124 02	102,077 69	55,410 54	1,619,653 81	97,087 61	23,328 18	23,275 20	1,191,518 12	

TABLE 4.—Summary of Operating Expenses

TABLEAU 4.—Sommaire des frais d'exploitation

No. — N°	Name of Railway. — Nom du tramway.	Maintenance — Entretien			
		Electric Equipment of Locomotives. — Matériel électrique des locomotives.	Shop Machinery and Tools. — Machinerie et outillage des ateliers.	Shop Expenses. — Dépenses des ateliers.	Horses and Vehicles. — Chevaux et véhicules.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
1	Brandon Municipal				
2	Brantford and Hamilton				
3	Brantford Municipal				
4	British Columbia	8,064 85	2,622 41	11,228 01	991 04
5	Calais Street			331 62	
6	Calgary Municipal	21,590 16		2,743 56	
7	Canadian Resources Development				
8	Cape Breton		298 84	489 24	21 76
9	Chatham, Wallaceburg and Lake Erie	1,229 09	289 19	51 00	
10	Cornwall	650 00		150 00	
11	Edmonton Radial		429 24	3,815 49	
12	Fort William				
13	Grand River		689 80	1,182 92	
14	Guelph Radial				
15	Hamilton and Dundas				
16	Hamilton, Grimsby and Beamsville	9,339 47			
17	Hamilton Radial				
18	Hamilton Street				
19	Hull			4,346 36	
20	International Transit Co			1,116 94	
21	Kingston, Portsmouth and Cataraqui			558 64	
22	Kitchner and Waterloo		162 73	436 27	370 92
23	Lake Erie and Northern		0 54	245 92	
24	Lethbridge Municipal		529 82		
25	Lévis County		3,101 19		
26	London and Port Stanley	2,856 11	195 79	4,739 90	
27	London Street				
28	Moncton Tramways			301 54	
29	Montreal Tramways			72,094 08	
30	Montreal and Southern Counties				
31	Moose Jaw			342 95	
32	New Brunswick Power Co			1,083 39	
33	Niagara Falls Park and River	3 22		12 51	37 36
34	Niagara, St. Catharines and Toronto	13,909 97	413 01	3,719 10	501 39
35	Niagara Welland and Lake Erie				
36	Nipissing Central		10 38	313 80	
37	Nova Scotia Tramways and Power Co				
38	Nelson				
39	Oshawa	688 85	197 72	133 88	277 98
40	Ottawa		194 28		8,361 63
41	Peterborough Radial		7 73		
42	Picton				
43	Port Arthur				
44	Quebec Rly., Light and Power (Citadel)				
45	Quebec Rly., Light and Power (Montmorency)		677 27		
46	Regina Municipal			3,263 16	
47	Sandwich, Windsor and Amherstburg			504 57	
48	Sarnia			196 69	444 97
49	Saskatoon		125 00	3,403 97	
50	Schomberg and Aurora		9 81		
51	Shawinigan Falls	18 16			
52	Sherbrooke			101 23	
53	St. Thomas				
54	Sudbury, Copper Cliff Suburban				

SESSIONAL PAPER No. 20b

for the year ending June 30, 1919—Continued.

pour l'exercice terminé le 30 juin 1919—suite.

of Equipment. — du matériel.				Traffic Expenses. — Dépenses du trafic.				
Other Miscellaneous Equipment expenses. — Autres dépenses pour le matériel.	Other Operations. Dr. — Autres exploitations. Dt.	Other Operations. Cr. — Autres exploitations. Av.	Total Maintenance of Equipment. — Total, entretien du matériel.	Superintendence and Solicitation. — Administration et sollicitation.	Advertising. — Publicité.	Miscellaneous Traffic Expenses. — Dépenses diverses du trafic.	Total Traffic Expenses. — Total, dépenses du trafic.	No. — N°.
$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	
								1
			20,824 77		102 36		102 36	2
86 46			4,279 63		283 35		283 35	3
1,526 95	7,027 54		221,310 50		6,410 80	162 30	6,573 10	4
			3,291 60					5
191 01			89,367 45		1,755 64		1,755 64	6
								7
	8,716 44		37,915 93	446 94	454 64		901 58	8
			9,373 90		58 15	479 30	537 45	9
			13,428 09		99 05		99 05	10
			70,112 87	2,871 53	694 18		3,565 71	11
								12
			21,226 84	3,214 74	163 33	743 92	4,121 99	13
								14
			1,573 97		30 75		30 75	15
			27,932 16		59 51		59 51	16
			16,744 55		297 17		297 17	17
			129,092 16		1,010 00		1,010 00	18
			38,632 26		128 31		128 31	19
			11,330 07		42 40		42 40	20
			558 64		160 75		160 75	21
1,295 23			5,737 66		158 17		158 17	22
			17,213 41	2,494 28	87 27	166 45	2,748 00	23
106 64			10,193 18		380 12		380 12	24
25 35			26,138 62		382 20		382 20	25
3 75			33,784 55	3,865 05	2,672 36	941 69	7,479 10	26
5,027 50			58,730 48					27
1,798 00			4,263 26					28
290,771 62			1,232,602 05					29
3,360 92			32,915 93			1,539 70	1,539 70	30
			4,931 55		15 50		15 50	21
			38,999 52		747 20		747 20	32
			2,916 83	840 42	1,585 72		2,426 14	33
253 58			123,727 36	5,982 28	4,140 47	884 18	11,006 93	34
78 04			5,058 99					35
			14,229 76		60 86		60 86	36
	2,300 45		55,357 47		1,039 46	255 19	1,294 65	37
			18 37					38
			4,334 89					39
852 57			117,629 70			1,086 06	1,086 06	40
			9,412 49					41
								42
133 83			16,825 38	16 00			16 00	43
9,439 81			58,690 99		149 20	7,539 41	7,688 61	44
46 91			19,688 81		1,623 06	2,038 23	3,661 29	45
			24,865 08	380 28	1,982 71		2,362 99	46
			28,579 78		58 48		58 48	47
			8,931 57					48
400 00			23,554 59					49
			180 61					50
			1,881 28					51
2,415 82			7,613 32					52
			5,580 27					53
			6,118 34		23 56		23 56	54

TABLE 4.—Summary of Operating Expenses

TABLEAU 4.—Sommaire des frais d'exploitation

No. — N°	Name of Railway. — Nom du tramway.	Maintenance — Entretien: Electric Equipment of Locomotives. — Matériel électrique des locomotives.	Shop Machinery and Tools. — Machinerie et outillage des ateliers.	Shop Expenses. — Dépenses des ateliers.	Horses and Vehicles. — Chevaux et véhicules.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
55	Suburban Rapid Transit Co	....	....	....	....
56	Three Rivers Traction Co	....	....	369 85	....
57	Toronto	....	10,945 36	25,811 57	39,049 19
58	Toronto Civic	....	215 99	587 56	503 75
59	Toronto Suburban	....	154 06	4,181 90	....
60	Toronto York Radial	....	2,578 25	371 89	....
61	Waterloo-Wellington	....	....	....	....
62	Windsor, Essex and Lake Shore	....	....	....	....
63	Winnipeg	....	1,535 68	16,048 60	106 61
64	Winnipeg, Selkirk and Lake Winnipeg	....	....	....	....
65	Woodstock, Thomas Valley and Ingersoll	....	....	....	....
66	Yarmouth	....	....	....	....
	Total	58,349 88	25,384 09	164,278 11	50,666 60

for the year ending June 30, 1919—Continued.

pour l'exercice terminé le 30 juin 1919—suite.

of Equipment. — du matériel.				Traffic Expenses. — Dépenses du trafic.				
Other Miscellaneous Equipment expenses. — Autres dépenses pour le matériel.	Other Operations. Dr. — Autres exploitations. Dt.	Other Operations. Cr. — Autres exploitations. Av.	Total Maintenance of Equipment. — Total, entretien du matériel.	Superintendence and Solicitation. — Administration. et sollicitation.	Advertising. — Annonces.	Miscellaneous Traffic Expenses. — Dépenses diverses du trafic.	Total Traffic Expenses. — Total, dépenses du trafic.	No. — N°
$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	
....	....	....	80 57	....	....	....	....	55
79 68	....	....	9,161 32	....	....	....	....	56
20,266 22	....	....	674,727 10	....	12,674 53	....	12,674 53	57
....	....	....	27,832 10	4,586 79	85 54	....	4,672 33	58
6,361 16	....	....	45,229 91	208 50	210 51	0 40	419 41	59
2,136 92	....	....	128,230 67	....	757 25	....	757 25	60
....	....	....	1,140 93	....	....	....	....	61
521 76	....	....	17,664 90	....	1,881 07	....	1,881 07	62
....	....	....	228,590 35	....	6,245 05	3,757 83	10,002 88	63
0 70	....	....	12,736 39	....	....	....	....	64
....	....	....	2,413 60	....	....	....	....	65
....	....	....	2,869 39	....	....	....	....	66
347,180 43	18,044 43	....	3,868,378 71	24,906 81	48,710 68	19,594 66	93,212 15	

TABLE 4.—Summary of Operating Expense

TABLEAU 4—Sommaire des frais d'exploitations

No. — N°	Name of Railway. — Nom du tramway.	Conducting Transportation—Power.— Superintendence of Transportation. — Gérance des transports.	Power-plant Employees. — Employés, de l'usine de force motrice.	Sub-station Employees. — Employés, des stations intermédiaires.	Fuel for Power. — Combustible pour force motrice.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
1	Brandon Municipal	....	....	....	....
2	Brantford and Hamilton	1,518 81	....	5,503 33	....
3	Brantford Municipal	....	....	....	....
4	British Columbia	72,551 71	....	....	....
5	Calais Street	....	2,768 57	....	....
6	Calgary Municipal	6,443 47	....	....	....
7	Canadian Resources Development	....	....	....	....
8	Cape Breton	6,074 21	....	3,037 68	....
9	Chatham, Wallaceburg and Lake Erie	....	6,496 35	....	53,049 15
10	Cornwall	....	966 67	....	175 00
11	Edmonton Radial	8,408 29	....	....	....
12	Fort William	....	....	....	....
13	Grand River	2,560 96	2,801 57	2,020 17	247 50
14	Guelph Radial	....	....	....	....
15	Hamilton and Dundas	654 95	....	....	....
16	Hamilton, Grimsby and Beamsville	1,231 22	....	5,404 32	....
17	Hamilton Radial	2,607 35	....	....	....
18	Hamilton Street	22,956 97	....	....	....
19	Hull	2,050 00	....	....	....
20	International Transit Co	688 34	....	....	....
21	Kingston, Portsmouth and Cataraqui	....	....	....	....
22	Kitchener and Waterloo	1,819 27	....	....	....
23	Lake Erie and Northern	3,398 59	651 28	4,160 68	....
24	Lethbridge Municipal	444 00	....	....	....
25	Levis County	3,080 92	....	1,186 50	....
26	London and Port Stanley	9,332 13	....	....	....
27	London Street	8,225 04	....	....	....
28	Moncton Tramways	450 00	....	....	....
29	Montreal Tramways	129,416 09	117,571 81	....	223,678 98
30	Montreal and Southern Counties	14,312 49	....	9,448 35	....
31	Moose Jaw	539 00	5,866 33	....	11,025 91
32	New Brunswick Power Co	1,630 39	....	....	....
33	Niagara Falls Park and River	2,348 39	9,218 63	....	....
34	Niagara, St. Catharines and Toronto	22,475 62	....	12,291 62	....
35	Niagara, Welland and Lake Erie	....	....	....	....
36	Nipissing Central	1,632 00	....	2,586 72	....
37	Nova Scotia Tramways and Power Co	7,653 73	6,808 36	....	33,163 50
38	Nelson	....	....	1,027 30	....
39	Oshawa	2,469 63	2,317 20	....	....
40	Ottawa	23,754 97	8,893 56	9,365 74	8,573 52
41	Peterborough Radial	19 50	....	....	....
42	Picton	....	....	....	....
43	Port Arthur	3,824 25	....	....	....
44	Quebec Rly., Light and Power (Citadel)	6,296 51	....	....	....
45	Quebec Rly., Light and Power (Montmorency)	66 60	....	1,828 02	....
46	Regina Municipal	3,285 80	....	....	....
47	Sandwich, Windsor and Amherstburg	2,425 00	11,895 35	....	5,804 35
48	Sarnia	....	....	....	....
49	Saskatoon	5,504 35	....	....	....
50	Schomberg and Aurora	120 00	....	1,079 14	....
51	Shawinigan Falls	....	....	....	....
52	Sherbrooke	794 50	....	....	....
53	St. Thomas	....	....	....	....
54	Sudbury, Copper Cliff Suburban	1,859 54	....	....	....
55	Suburban Rapid Transit Co	2,690 03	....	3,457 35	....
56	Three Rivers Traction Co	....	....	....	....

for the year ending June 30, 1919—Continued.

pour l'exercice terminé le 30 juin 1919—suite.

Force motrice des transports.

Water for Power. — Eau pour force motrice.	Lubricants for Power. — Lubrifiants pour l'usine.	Miscellaneous Power-plant Supplies and Expenses. — Fournitures et dépenses diverses de l'usine.	Substation Supplies and Expenses. — Fournitures et dépenses des stations intermédiaires.	Power Purchased. — Achat de force motrice.	Other Operations. Dr. — Autres frais d'exploitation. Dt.	Other Operations. Cr. — Autres frais d'exploitation. Av.	Total, Power. — Total force motrice.	No. — N°
$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	
								1
				13,494 31			18,997 64	2
				15,981 46			15,981 46	3
			91,606 78	627,559 09			719,165 87	4
		620 77		7,500 00			10,889 34	5
				93,704 86			93,704 86	6
				300 00			300 00	7
			205 00		41,757 41		45,000 09	8
317 12	815 20	1,235 05	0 66	527 26			62,440 79	9
	70 00	28 01					1,239 68	10
				109,785 00			109,785 00	11
								12
	18 05	545 09	76 57	20,442 77			26,151 72	13
								14
				7,625 68			7,625 68	15
				12,958 78			18,363 10	16
				18,840 91			18,840 91	17
				68,864 16			68,864 16	18
		18,613 52					18,613 52	19
				12,000 00			12,000 00	20
				4,571 99			4,571 99	21
				8,008 47			8,008 47	22
			120 98	28,339 54			33,272 48	23
				13,265 70			13,265 70	24
	33 19		2,170 52	11,400 00			14,790 21	25
				31,334 15			31,334 15	26
				35,482 25			35,482 25	27
				3,462 50			3,462 50	28
2,416 34	4,383 75	4,415 44	4,502 98	815,406 73			1,172,376 03	29
			1,587 47	36,780 79			47,816 61	30
151 40	1,378 37	1,363 53			25 50		19,811 04	31
				59,365 64			59,365 64	32
	158 36	215 57					9,592 56	33
			2,059 86	35,918 73			50,270 21	34
				1,850 41			1,850 41	35
		21 57	24 43	16,346 12			18,978 84	36
522 08	314 96	4,769 28					45,578 18	37
							1,027 30	38
				8,291 22			10,608 42	39
4,564 49	246 11	1,842 67	203 18	29,059 36			62,748 63	40
				6,000 00			6,000 00	41
								42
		236 06		19,999 92			20,235 98	43
				34,058 74			34,058 74	44
				41,250 00			43,078 02	45
				54,315 33			54,315 33	46
	923 47	96 02		58,857 45		53,778 15	23,798 49	47
				9,648 37			9,648 37	48
				27,712 30			27,712 30	49
				1,800 00			2,879 14	50
				5,115 10			5,115 10	51
				12,199 60			12,199 60	52
				6,053 21			6,053 21	53
				5,791 86			5,791 86	54
			590 03	18,659 76			22,707 14	55
				9,230 11			9,230 11	56

TABLE 4—Summary of Operating Expenses

TABLEAU 4—Sommaire des frais d'exploitations

No. — N°	Name of Railway. — Nom du tramway.	Conducting Transportation—Power.— Superintendence of Transportation. — Gérance des transports.	Power-plant Employees. — Employés, de l'usine de force motrice.	Sub-station Employees. — Employés, des stations intermédiaires.	Fuel for Power. — Combustible pour force motrice.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
57	Toronto	239,047 55	6,388 76	30,553 28	5,915 35
58	Toronto Civic	10,977 70	....	....	....
59	Toronto Suburban	2,557 50	....	6,660 97	....
60	Toronto and York Radial	17,710 06	17,306 47	....	2,510 00
61	Waterloo, Wellington	....	....	....	....
62	Windsor, Essex and Lake Shore	1,303 69	6,415 95	....	31,804 43
63	Winnipeg	40,125 01	32,375 80	17,162 52	37,188 89
64	Winnipeg, Selkirk and Lake Winnipeg	....	....	4,414 60	....
65	Woodstock, Thomas Valley and Ingersoll	....	1,446 88	....	....
66	Yarmouth	....	1,885 02	1,551 91	....
	Total	699,336 13	242,074 56	122,740 20	413,136 58

for the year ending June 30, 1919—Continued.

pour l'exercice terminé le 30 juin 1919—suite.

Force motrice des transports.

Water for Power. — Eau pour force motrice.	Lubricants for Power. — Lubrifiants pour l'usine.	Miscellaneous Power-plant Supplies and Expenses. — Fournitures et dépenses diverses de l'usine.	Substation Supplies and Expenses. — Fournitures et dépenses des stations intermédiaires.	Power Purchased. — Achat de force motrice.	Other Operations. Dr. — Aurtes frais d'exploitation. Dt.	Other Operations. Cr. — Autres frais d'exploitation. Av.	Total, Power. — Total, force motrice.	No. — N°
$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	
16 81	203 10	5,647 53	1,775 72	822,418 41	....	....	872,918 96	57
....	....	....	....	73,735 69	....	....	73,735 69	58
....	....	....	603 62	49,162 87	....	....	56,427 46	59
....	331 25	33 24	....	66,000 00	....	....	86,180 96	60
....	....	....	....	1,786 92	....	....	1,786 92	61
....	....	1,529 86	....	....	....	....	39,750 24	62
465 01	115 17	3,257 98	2,892 05	....	....	....	93,457 42	63
....	....	....	459 11	22,918 40	....	....	27,792 11	64
....	....	....	....	2,572 92	....	....	4,019 80	65
....	335 90	222 74	....	....	....	....	3,995 57	66
8,453 25	9,326 88	44,693 93	108,878 96	3,497,754 84	41,782 91	53,778 15	4,435,063 96	

TABLE 4—Summary of Operating Expenses

TABLEAU 4—Sommaire des frais d'exploitations

No. — N°	Name of Railway. — Nom du tramway.	Conducting Transportation—Operation of Cars.—			
		Passenger Conductors Motormen and Trainmen. — Conducteurs watmen, etc., des voitures à voyageurs.	Freight and Express Conductors Motormen and Trainmen. — Conducteurs watmen, etc., du service des marchandises et des colis.	Miscellaneous Car Service Employees. — Personnel des voitures de réparations.	Miscellaneous Car Service Expenses. — Dépenses des voitures de réparations.
		$cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
1	Brandon Municipal	...	...	...	...
2	Brantford and Hamilton	18,047 00	6,644 69	5,151 11	5,545 38
3	Brantford Municipal	40,332 19	...	6,583 40	2,852 47
4	British Columbia	1,272,129 75	110,843 43	8,905 45	58,594 53
5	Calais Street	10,978 48	...	...	38 50
6	Calgary Municipal	180,989 60	3,853 46	632 01	13,836 44
7	Canadian Resources Development	300 00	...	...	...
8	Cape Breton	60,230 23	2,650 54	67 32	5,041 78
9	Chatham, Wallaceburg and Lake Erie	8,298 72	9,764 98	...	752 35
10	Cornwall	7,857 56	2,500 00	...	642 29
11	Edmonton Radial	133,912 12	423 99	13,060 13	17,058 24
12	Fort William	...	...	...	...
13	Grand River	17,384 10	24,073 41	...	1,489 68
14	Guelph Radial	...	...	...	...
15	Hamilton and Dundas	18,143 42	...	552 88	1,723 86
16	Hamilton, Grimsby and Beamsville	25,476 13	10,662 64	2,254 58	4,059 12
17	Hamilton Radial	32,486 58	3,095 69	2,208 78	4,679 29
18	Hamilton Street	234,329 33	...	12,230 24	36,798 65
19	Hull	66,342 16	...	...	3,202 60
20	International Transit Co	25,939 36	...	...	1,046 13
21	Kingston, Portsmouth and Cataraqui	17,247 20	...	6,993 73	3,330 54
22	Kitchener and Waterloo	17,411 56	...	3,140 30	...
23	Lake Erie and Northern	9,766 30	9,884 77	...	1,318 39
24	Lethbridge Municipal	13,646 21	...	363 65	179 15
25	Lévis County	...	33,301 50	2,833 14	1,321 97
26	London and Port Stanley	15,375 72	19,696 98	...	1,433 34
27	London Street	166,043 64	...	2,328 12	12,991 91
28	Moncton Tramways	5,300 19	...	...	1,536 45
29	Montreal Tramways	2,091,692 07	...	22,423 53	159,234 02
30	Montreal and Southern Counties	47,113 77	6,190 01	7,451 53	...
31	Moose Jaw	40,944 21	...	1,238 76	2,001 30
32	New Brunswick Power Co	111,091 47	...	...	10,555 79
33	Niagara Falls Park and River	29,822 32	618 59	296 52	1,083 56
34	Niagara, St. Catharines and Toronto	112,292 93	45,503 73	5,084 29	8,550 56
35	Niagara, Welland and Lake Erie	7,286 14	...	...	249 46
36	Nipissing Central	24,404 21	4,043 43	112 23	2,416 51
37	Nova Scotia Tramways and Power Co	96,997 35	...	4,649 15	9,165 64
38	Nelson	8,351 81	...	1,409 35	...
39	Oshawa	7,728 01	11,136 92	...	1,136 24
40	Ottawa	450,190 65	...	5,813 45	47,842 02
41	Peterborough Radial	28,614 47	...	1,669 82	1,265 05
42	Picton	...	...	...	...
43	Port Arthur	42,988 09	8 76	4,891 42	14 87
44	Quebec Rly., Light and Power (Citadel)	163,878 70	1,900 51	95 14	12,753 12
45	Quebec Rly., Light and Power (Montmorency)	39,249 42	...	7,600 68	3,656 41
46	Regina Municipal	96,832 77	2,888 62	...	7,597 38
47	Sandwich, Windsor and Amherstburg	96,090 07	...	...	6,564 93
48	Sarnia	18,783 08	...	...	...
49	Saskatoon	78,868 01	...	2,920 00	520 00
50	Schomberg and Aurora	1,777 56	...	...	...
51	Shawinigan Falls	45,005 33	...	...	...
52	Sherbrooke	16,846 80	...	115 25	756 27

SESSIONAL PAPER No. 20b

for the year ending June 30, 1919—Continued.

pour l'exercice terminé le 30 juin 1919—*suite.*

Transports.—Circulation des voitures.

Station Employees. — Employés des stations.	Station Expenses. — Dépenses des stations.	Carhouse Employees. — Employés des garages.	Carhouse Expenses. — Dépenses des garages.	Operation of Signal and Interlocking Systems. — Signaux et appareils d'enclanchement.	Operation of Telephone and Telegraph Systems. — Lignes télégraphiques et téléphoniques.	Express and Freight Collections and Delivery. — Chargement et livraison des marchandises et colis.	Loss and Damage. — Pertes et dommages.	No. — N°
$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	
								1
						6,936 17		2
		2,726 08	1,420 46					3
80,178 98	31,078 84	106,038 36	16,798 87	14,433 74				4
		2,836 15						5
		18,351 00						6
								7
1,168 08	294 39	7,589 66	1,126 55	2 03	29 18		23 75	8
4,924 16	419 41	1,175 41	4 14	2,106 86		293 86	99 07	9
		850 00	309 36					10
458 65	1,841 02	10,672 57	3,560 39					11
								12
21,246 63	3,486 08	661 71	293 97	208 92	6 00		24 55	13
								14
						16 17		15
						1,532 10		16
						787 17		17
								18
	7,036 92							19
432 00	66 96	3,809 94						20
								21
								22
20,421 49	3,907 23	912 20	323 60	7,750 63	6 58		38 79	23
		162 99	830 88					24
		4,318 69						25
29,674 35	5,173 13	12,971 03	55 36	4,413 68		1,175 03	799 52	26
		7,224 81		4,502 28				27
								28
		125,753 76	68,862 16			44,864 94		29
17,390 92		10,075 65			9,652 58		347 63	30
		3,219 07	1,413 18					31
			13,833 82	2,796 44				32
2,730 89	22 13	4,389 28	8 77					33
46,665 32	8,617 51	11,478 34	20 00	12,169 33		8,047 30	2,814 38	34
			358 23					35
589 53	959 71	2,227 60	426 65					36
		6,256 17	4,210 17				17,359 15	37
		488 97	84 95					38
17,304 46	1,189 83	2,381 54	138 00	3,260 32		5,361 40		39
		27,142 99	4,829 87					40
		729 90	561 38	444 35				41
								42
		5,285 03						43
	233 95	17,789 09	1,909 40	3,678 27				44
18,511 98	2,221 17		985 64	0 96	146 60	464 75	30 48	45
		8,583 41	364 87	1,538 05			285 55	46
870 00		7,740 64						47
		747 25					6,092 17	48
				1,860 00				49
1,109 85	340 48			2,135 10				50
							6,249 88	51
		5,213 74						52

TABLE 4—Summary of Operating Expenses

TABLEAU 4—Sommaire des frais d'exploitations

No. — N°	Name of Railway. — Nom du tramway.	Conducting Transportation—Operation of Cars.—			
		Passenger Conductors Motormen and Trainmen. — Conducteurs watmen etc., des voitures à voyageurs.	Freight and Express Conductors Motormen and Trainmen. — Conducteurs watmen, etc., du service des marchandises et des colis.	Miscellaneous Car Service Employees. — Personnel des voitures de réparations.	Miscellaneous Car Service Expenses. — Dépenses des voitures de réparations.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
53	St. Thomas	16,581 41	....	....	....
54	Sudbury—Copper Cliff Suburban	6,161 72	6,318 62	....	....
55	Suburban Rapid Transit Co	69,307 93	....	....	2,079 90
56	Three Rivers Traction Co	16,482 53	....	1,346 00	329 34
57	Toronto	1,632,630 59	....	46,699 39	91,065 54
58	Toronto Civic	152,788 48	....	....	11,674 07
59	Toronto Suburban	57,526 97	12,055 62	....	6,168 53
60	Toronto and York Radial	101,993 72	10,583 06	742 41	19,783 92
61	Waterloo Wellington	2,330 60	....	....	....
62	Windsor, Essex and Lake Shore	16,899 49	....	18,768 50	....
63	Winnipeg	923,262 99	....	7,180 40	85,801 74
64	Winnipeg, Selkirk and Lake Winnipeg	23,508 61	....	2,358 70	....
65	Woodstock, Thomas Valley and Ingersoll	4,169 40	....	....	362 60
66	Yarmouth	4,325 04	....	....	328 97
	Total	9,082,786 27	338,643 95	210,171 36	672,430 80

SESSIONAL PAPER No. 20b

for the year ending June 30, 1919—Continued.

pour l'exercice terminé le 30 juin 1919—suite.

Transports.—Circulation des voitures.

Station Employees. — Employés des stations.	Station Expenses. — Dépenses des stations.	Carhouse Employees. — Employés des garages.	Carhouse Expenses. — Dépenses des garages.	Operation of Signal and Interlocking Systems. — Signaux et appareils d'enclanchement.	Operation of Telephone and Telegraph Systems. — Lignes télégraphiques et téléphoniques.	Express and Freight Collections and Delivery. — Chargement et livraison des marchandises et colis.	Loss and Damage. — Pertes et dommages.	No. — N°
$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	
		4,047 33	44 03					53
		3,885 03						54
	430 88			1,000 60				55
		1,426 35						56
		151,280 76	60,196 13					57
		14,191 02	3,349 14	526 54	196 52			58
5,765 00	2,150 70	4,580 61		4,149 51		1,537 93	119 17	59
23,574 69	2,241 00	21,314 82	1,580 55			8,339 65	314 81	60
								61
								62
187 27	2,795 35	46,530 31	13,376 65	7,278 31	4 59			63
11,147 79		566 01					23 19	64
	264 00						108 50	65
								66
304,352 04	74,770 69	667,625 27	201,277 17	74,255 92	10,042 05	79,356 47	34,730 59	

TABLE 4—Summary of Operating Expenses

TABLEAU 4—Sommaire des frais d'exploitations

No. — N°	Name of Railway. — Nom du tramway.	Conducting Transportation—*Con.* — Transports—*fin.*			
		Other Transportation Expenses. — Autres frais de transport.	Total Operation of Cars. — Total, circulation des voitures.	Total Transportation Expenses. — Total, frais de transport.	Salaries and Expenses of General Officers. — Traitements et dépenses des hauts fonctionnaires.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
1	Brandon Municipal	....	....	....	....
2	Brantford and Hamilton	....	42,324 35	62,840 80	2,556 00
3	Brantford Municipal	....	53,914 60	69,896 06	1,165 50
4	British Columbia	7,318 80	1,706,320 75	2,498,038 33	24,399 9
5	Calais Street	....	13,853 13	24,742 47	2,400 00
6	Calgary Municipal	....	217,662 51	317,810 84	12,046 27
7	Canadian Resources Development	....	300 00	600 00	....
8	Cape Breton	103 11	78,326 62	129,400 92	9,124 93
9	Chatham, Wallaceburg and Lake Erie	82 55	27,921 51	90,362 30	6,455 25
10	Cornwall	....	12,159 21	13,398 89	750 00
11	Edmonton Radial	418 53	181,405 64	299,598 93	4,631 60
12	Fort William	....	....	....	....
13	Grand River	450 48	69,325 53	98,038 21	7,560 87
14	Guelph Radial	....	....	....	....
15	Hamilton and Dundas	....	20,436 33	28,716 96	1,044 00
16	Hamilton, Grimsby and Beamsville	....	43,984 57	63,578 89	1,908 00
17	Hamilton Radial	....	43,257 51	64,705 77	2,170 00
18	Hamilton Street	....	283,358 22	375,179 35	9,774 00
19	Hull	1,520 00	78,101 68	98,765 20	7,309 48
20	International Transit Co	....	31,294 39	43,982 73	1,547 33
21	Kingston, Portsmouth and Cataraqui	....	27,571 47	32,143 46	3,745 00
22	Kitchner and Waterloo	....	20,551 86	30,379 60	1,565 00
23	Lake Erie and Northern	115 22	54,445 20	91,116 27	6,748 86
24	Lethbridge Municipal	....	15,182 88	28,892 58	1,483 91
25	Lévis County	....	41,775 30	59,646 43	2,250 00
26	London and Port Stanley	79 87	90,848 01	131,514 29	4,678 92
27	London Street	84 10	193,174 86	236,882 15	7,899 96
28	Moncton Tramways	....	6,836 64	10,749 14	....
29	Montreal Tramways	....	2,512,830 48	3,814,622 60	60,899 88
30	Montreal and Southern Counties	130 08	98,352 17	160,481 27	....
31	Moose Jaw	....	48,816 52	69,166 56	3,300 00
32	New Brunswick Power Co	12 89	138,290 41	199,286 44	4,042 01
33	Niagara Falls Park and River	581 91	39 553 97	51,494 92	721 64
34	Niagara, St. Catharines and Toronto	755 02	261,998 71	334,744 54	5,062 73
35	Niagara, Welland and Lake Erie	....	7,893 83	9,744 24	....
36	Nipissing Central	141 20	35,321 07	55,931 91	....
37	Nova Scotia Tramways and Power Co	1,099 76	139,737 39	192,969 30	8,887 27
38	Nelson	....	10,335 08	11,362 38	....
39	Oshawa	....	49,636 72	62,714 77	4,020 70
40	Ottawa	7,953 36	543,772 34	630,275 94	28,087 01
41	Peterborough Radial	71 07	33,356 04	39,375 54	4,721 67
42	Picton	....	....	....	....
43	Port Arthur	....	53,188 17	77,248 40	6,371 09
44	Quebec Rly., Light and Power (Citadel)	2,382 33	204,620 51	244,975 76	3,705 00
45	Quebec Rly., Light and Power (Montmorency)	3,515 45	76,383 54	119,528 16	4,676 35
46	Regina Municipal	....	118,090 65	175,691 78	2,545 82
47	Sandwich, Windsor and Amherstburg	....	111,265 64	137,489 13	4,825 00
48	Sarnia	....	25,622 50	35,270 87	1,965 00
49	Saskatoon	8,584 38	92,752 39	125,969 04	....
50	Schomberg and Aurora	403 09	5,766 08	8,765 22	....
51	Shawinigan Falls	....	51,255 21	56,370 31	3,989 22
52	Sherbrooke	....	22,932 06	35,926 16	1,592 50

SESSIONAL PAPER No. 20b

for the year ending June 30, 1919—Continued.

pour l'exercice terminé le 30 juin 1919—suite.

General and Miscellaneous Expenses. — Frais généraux et dépenses diverses.								
Salaries and Expenses of General Office Clerks. — Appointements des commis du bureau-chef.	General Office Supplies and Expenses. — Papeterie et autres dépenses du bureau-chef.	Law Expenses. — Frais judiciaires.	Relief Department Expenses. — Secours et bienfaisance.	Miscellaneous General Expenses. — Frais généraux divers.	Other Operations Dr. — Autres services. Dt.	Other Operations Cr. — Autres services. Av.	Total General and Miscellaneous. — Total, frais généraux et dépenses diverses.	No. — N°
$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	
....	....	....	....	....	....	....	....	1
8,374 15	1,275 93	287 30	....	3,164 98	....	....	15,658 36	2
5,023 56	1,884 04	....	....	273 22	596 63	....	8,942 95	3
84,841 70	15,346 36	8,553 71	....	37,287 79	10 00	....	170,439 46	4
780 00	57 24	....	....	179 31	....	....	3,416 55	5
3,848 75	683 12	....	....	4,426 87	2,663 93	....	23,668 94	6
....	....	....	....	15 77	....	....	15 77	7
10,321 32	1,585 17	1,522 46	....	8,012 51	....	....	30,566 39	8
4,817 52	578 37	392 21	....	323 35	....	....	12,566 70	9
939 98	534 21	....	....	1,592 53	....	....	3,816 72	10
5,803 65	162 81	....	....	932 35	....	....	11,530 41	11
....	....	....	....	....	....	....	....	12
3,204 77	1,510 40	36 70	....	1,609 58	....	....	13,922 32	13
....	....	....	....	....	....	....	....	14
3,608 37	305 12	1,628 17	....	1,108 55	....	....	7,694 21	15
7,326 46	1,212 04	207 80	....	2,804 53	....	....	13,458 83	16
7,421 83	959 29	2,059 14	....	3,809 45	....	....	16,419 71	17
19,847 30	1,798 07	1,166 10	....	9,127 33	....	....	41,712 80	18
....	1,263 99	....	....	1,831 97	....	....	10,405 44	19
909 82	172 23	412 65	....	606 89	....	....	3,648 92	20
....	430 37	6 00	....	430 61	....	....	4,611 98	21
964 18	283 24	....	....	591 67	....	....	3,404 09	22
4,096 76	427.74	4 01	....	3,243 68	....	....	14,521 05	23
....	217 07	....	....	432 64	374 67	....	2,508 29	24
2,202 86	355 94	586 36	....	1,421 47	....	....	6,816 63	25
14,063 60	2,185 61	657 58	....	6,192 79	48,168 76	....	75,947 26	26
4,007 75	1,091 02	1,879 40	....	7,546 66	....	....	22,424 79	27
535 00	....	....	....	120 00	....	....	655 00	28
103,187 24	....	17,052 96	18,081 56	132,179 41	....	....	331,401 05	29
24,323 41	1,900 00	70 94	....	431 30	....	....	26,725 65	30
3,083 84	230 48	1,458 61	....	496 85	....	....	8,569 78	31
2,615 85	592 26	598 85	(2) 220 00	1,501 50	....	....	9,570 47	32
885 41	202 36	1,499 76	....	1,349 34	....	....	4,658 51	33
25,446 74	3,489 07	1,670 06	....	3,954 59	265 50	....	39,888 69	34
1,210 50	250 50	36 00	....	10 00	....	....	1,507 00	35
2,526 00	187 37	16 15	....	100 83	....	....	2,830 35	36
3,273 65	1,869 19	1,563 35	22 08	10,077 08	....	....	25,692 62	37
....	....	....	....	71 00	....	....	71 00	38
1,393 50	1,334 83	58 33	....	135 57	....	....	6,942 93	39
5,456 58	560 44	1,701 19	....	23,423 34	....	....	59,228 56	40
5,895 84	2,504 17	....	....	1,009 63	....	....	14,131 31	41
....	....	....	....	....	....	....	....	42
....	920 60	198 94	....	356 32	....	....	7,846 95	43
14,046 18	275 38	3,529 03	(2) 2,301 97	4,517 12	....	....	28,374 69	44
8,286 53	712 79	890 98	....	2,473 68	1,005 25	....	18,045 58	45
5,767 76	62 95	....	....	154 62	....	....	8,531 15	46
6,736 50	1,654 35	1,000 00	....	5,566 57	....	....	19,782 42	47
1,957 00	192 98	....	....	2,389 55	....	....	6,504 53	48
....	....	....	....	6,491 95	....	....	6,491 95	49
200 00	25 84	20 00	....	104 01	....	....	349 85	50
....	....	75 00	....	3,041 56	....	....	7,105 78	51
1,539 64	371 13	133 75	....	13,469 90	....	....	17,106 92	52

(2) Pensions.

TABLE 4.—Summary of Operating Expenses

TABLEAU 4—Sommaire des frais d'exploitations

No. — N°	Name of Railway. — Nom du tramway.	Conducting Transportation—*Con.* — Transports—*fin.*			
		Other Transportation Expenses. — Autres frais de transport.	Total Operation of Cars. — Total circulation des voitures.	Total Transportation Expenses. — Total, frais de transport.	Salaries and Expenses of General Officers. — Traitements et dépenses des hauts fonctionnaires.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
53	St. Thomas	....	20,672 77	26,725 98	1,090 00
54	Sudbury—Copper Cliff Suburban	1,180 57	17,545 94	25,197 34	1,589 90
55	Suburban Rapid Transit Co	26 50	72,845 81	98,242 98	387 50
56	Three Rivers Traction Co	1,826 81	21,411 03	30,641 14	2,549 78
57	Toronto	8,806 66	1,990,679 07	3,102,645 58	48,923 44
58	Toronto Civic	133 65	182,859 42	267,572 81	1,797 73
59	Toronto Suburban	58 90	94,112 94	153,097 90	8,056 75
60	Toronto and York Radial	2,468 75	192,937 38	296,828 40	9,277 20
61	Waterloo Wellington	....	2,330 60	4,117 52	115 00
62	Windsor, Essex and Lake Shore	....	35,667 99	76,721 92	3,551 54
63	Winnipeg	207 71	1,086,625 32	1,220,207 75	29,340 97
64	Winnipeg, Selkirk and Lake Winnipeg	116 17	37,720 47	65,512 58	5,561 70
65	Woodstock, Thomas Valley and Ingersoll	....	4,904 50	8,924 30	2,438 24
66	Yarmouth	....	4,654 01	8,649 58	679 04
	Total	50,628 92	11,801,071 50	16,935,471 59	387,986 46

for the year ending June 30, 1919—Continued.

pour l'exercice terminé le 30 juin 1919—suite.

General and Miscellaneous Expenses. — Frais généraux et dépenses diverses.								
Salaries and Expenses of General Office Clerks. — Appointements des commis du bureau-chef.	General Office Supplies and Expenses. — Papeterie et autres dépenses du bureau-chef.	Law Expenses. — Frais judiciaires.	Relief Department Expenses. — Secours et bienfaisance.	Miscellaneous General Expenses. — Frais généraux divers.	Other Operations Dr. — Autres services. Dt.	Other Operations Cr. — Autres services. Av.	Total General and Miscellaneous. — Total, frais généraux et dépenses diverses.	No. — N°
$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	
246 81	....	....	....	2,192 22	....	....	3,529 03	53
....	1,063 91	670 91	68 80	....	....	....	3,393 52	54
242 50	....	750 00	....	237 87	....	....	1,617 87	55
3,237 07	1,865 76	429 30	....	1,322 40	....	....	9,404 31	56
88,981 39	....	11,166 78	....	77,525 88	35 10	....	226,632 59	57
14,296 44	....	....	....	57 76	....	....	16,151 93	58
4,052 54	866 94	68 95	....	747 29	7,389 23	....	21,181 70	59
11,341 30	2,670 57	188 27	....	11,847 26	6,529 93	....	41,854 53	60
1,213 12	70 49	....	....	256 76	....	....	1,655 37	61
3,452 05	459 94	....	....	900 00	....	....	8,363 53	62
35,739 95	25,236 50	8,279 51	....	41,062 12	....	....	139,659 05	63
960 00	....	....	....	491 61	....	....	7.013 31	64
954 78	241 44	....	....	....	....	....	3,634 46	65
758 57	356 51	13 78	....	1,154 52	....	....	2,962 42	66
576,248 03	84,488 13	72,540 99	20,694 41	448,187 91	67,039 00	....	1,657,184 93	

TABLE 4—Summary of Operating Expenses

TABLEAU 4—Sommaire des frais d'exploitations

No. — N°	Name of Railway. — Nom du tramway.	Undistributed Accounts. — Comptes non répartis.		
		Injuries and Damages. — Blessures et dommages.	Insurance. — Assurance.	Stationery and Printing — Papeterie et impressions.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.
1	Brandon Municipal	....	....	....
2	Brantford and Hamilton	4,584 11	930 15	....
3	Brantford Municipal	167 37	1,805 73	89 35
4	British Columbia	37,171 04	9,718 21	8,006 01
5	Calais Street	....	794 76	33 25
6	Calgary Municipal	6,543 80	2,049 72	1,236 17
7	Canadian Resources Development	....	99 47	....
8	Cape Breton	12,417 78	2,409 93	909 11
9	Chatham, Wallaceburg and Lake Erie	110 20	2,805 20	784 82
10	Cornwall	367 75	1,116 46	228 90
11	Edmonton Radial	7,484 40	4,023 63	364 65
12	Fort William	....	....	....
13	Grand River	696 39	6,035 28	1,551 18
14	Guelph Radial	....	....	....
15	Hamilton and Dundas	1,795 77	127 36	....
16	Hamilton, Grimsby and Beamsville	13,315 16	883 90	....
17	Hamilton Radial	3,664 49	582 64	....
18	Hamilton Street	41,614 81	3,056 53	....
19	Hull	3,000 00	1,674 88	847 55
20	International Tranist Co	323 85	3,203 78	71 99
21	Kingston, Portsmouth and Cataraqui	200 54	610 89	84 40
22	Kitchner and Waterloo	....	2,222 62	82 85
23	Lake Erie and Northern	335 24	2,497 20	1,126 22
24	Lethbridge Municipal	348 70	535 64	177 48
25	Lévis County	2,913 24	5,637 71	556 42
26	London and Port Stanley	76 00	24,769 87	4,872 73
27	London Street	22,239 62	2,613 96	100 00
28	Moncton Tramways	....	398 40	....
29	Montreal Tramways	155,273 14	70,465 40	23,894 47
30	Montreal and Southern Counties	136 79	4,851 25	4,049 34
31	Moose Jaw	3,953 57	1,564 57	1,157 26
32	New Brunswick Power Co	6,750 00	1,834 47	84 25
33	Niagara Falls, Park and River	692 43	2,989 21	577 11
34	Niagara, St. Catharines and Toronto	10,096 21	9,762 56	6,535 53
35	Niagara, Welland and Lake Erie	382 39	1,048 20	145 60
36	Nipissing Central	688 10	708 33	469 61
37	Nova Scotia Tramways and Power Co	....	1,135 85	....
38	Nelson	....	198 15	110 10
39	Oshawa	214 37	2,605 80	120 64
40	Ottawa	25,168 14	11,709 95	1,348 38
41	Peterborough Radial	4 00	5,323 95	91 99
42	Picton	....	....	....
43	Port Arthur	....	1,655 55	1,087 32
44	Quebec Rly., Light and Power (Citadel)	2,242 25	5,363 40	2,171 59
45	Quebec Rly., Light and Power (Montmorency)	....	2,107 29	3,416 24
46	Regina Municipal	5,816 84	1,840 71	235 84
47	Sandwich, Windsor and Amherstburg	6,661 40	1,701 70	4,154 47
48	Sarnia	463 45	786 20	703 63
49	Saskatoon	2,031 88	2,268 32	833 08
50	Schomberg and Aurora	514 25	298 30	....
51	Shawinigan Falls	....	130 15	428 53
52	Sherbrooke	....	2,836 61	144 89
53	St. Thomas	....	850 21	....
54	Sudbury-Copper Cliff Suburban	100 25	878 64	....
55	Suburban Rapid Transit Co	933 22	369 22	149 28
56	Three Rivers Traction Co	1,016 00	2,779 38	286 31
57	Toronto	114,005 31	72,418 30	6,613 53

for the year ending June 30, 1919—Continued.

pour l'exercice terminé le 30 juin 1919—suite.

Undistributed Accounts. — Comptes non répartis.						
Store Expenses. — Dépenses des magasins.	Stable Expenses. — Dépenses des écuries.	Rent of Tracks and Terminals. — Loyer de voies et terminus.	Rent of Equipment. — Loyer de matériel.	Total Undistributed Accounts. — Total, comptes non répartis.	Grand Total. Operating Expenses. — Grand total, frais d'explotation.	No. — N°
$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	
....	....	....	....	....	....	1
....	....	8,741 59	2,175 36	16,431 21	144,106 55	2
606 53	....	452 44	....	3,121 42	94,882 63	3
13,475 73	2,731 10	16,122 30	24,418 82	111,643 31	3,265,394 05	4
....	....	....	....	828 01	36,559 78	5
2,182 26	....	1,243 10	....	13,225 05	469,691 06	6
....	....	178 71	....	278 18	893 95	7
1,071 52	....	....	....	16,808 34	261,821 89	8
....	....	87 95	18,945 66	22,733 83	152,971 75	9
....	....	....	....	1,713 11	37,627 02	10
1,710 77	....	996 30	....	14,579 75	421,515 82	11
....	....	....	....	....	....	12
592 58	....	1,577 10	2 03	10,454 56	190,954 50	13
....	....	....	....	....	....	14
....	48 00	5,499 84	7,642 26	15,113 23	72,172 48	15
....	....	9,137 79	13,485 34	36,822 19	168,475 22	16
....	....	8,375 39	17,333 42	29,955 94	150,443 12	17
....	....	10,955 00	5,981 51	61,607 85	657,700 63	18
....	....	....	....	5,522 43	175,886 56	19
264 55	....	....	....	3,864 17	67,484 45	20
....	....	....	....	895 83	51,455 96	21
....	....	....	....	2,305 47	45,730 65	22
161 88	....	1,790 46	....	5,911 00	182,379 92	23
376 82	....	....	....	1,438 64	55,734 66	24
....	1,348 66	681 11	....	11,137 14	128,409 76	25
1,895 69	....	....	20,642 00	52,256 29	350,740 61	26
2,080 37	322 76	620 47	....	27,977 18	393,297 98	27
....	10 49	1 00	....	409 89	18,005 72	28
51,999 96	13,962 26	....	....	315,595 23	6,460,879 80	29
2,216 94	....	69,011 64	1,542 00	81,807 96	339,952 01	30
....	197 49	....	....	6,872 89	99,329 59	31
....	947 19	3,000 00	....	12,615 91	326,242 43	32
338 95	318 42	10,000 00	....	14,916 12	101,036 75	33
2,654 90	....	2,410 00	75,140 25	106,599 45	743,000 41	34
....	....	220 00	....	1,796 19	20,188 93	35
....	....	600 00	3,371 50	5,837 54	100,165 32	36
1,670 71	1,339 55	....	....	4,146 11	320,784 76	37
....	....	....	....	308 25	14,767 26	38
35 00	872 64	....	6,555 12	10,403 57	101,745 22	39
1,325 87	2,170 59	....	....	41,722 96	931,648 38	40
647 78	0 86	....	....	6,068 58	75,230 72	41
....	....	....	....	....	....	42
723 09	....	....	....	3,465 96	122,621 20	43
3,414 16	1,080 80	....	....	14,272 20	429,559 15	44
....	....	....	....	5,523 53	204,731 97	45
1,359 91	558 25	....	....	9,911 55	234,491 65	46
....	....	....	....	12,517 57	236,132 75	47
....	1,912 47	....	....	3,865 75	64,658 17	48
....	....	....	....	5,133 28	171,021 45	49
....	....	....	681 00	1,493 55	23,355 82	50
....	....	....	....	558 68	78,347 90	51
100 60	1,226 01	....	....	4,308 11	75,268 11	52
....	....	....	....	850 21	38,525 63	53
482 31	....	....	....	2,461 20	42,932 25	54
....	....	50 00	1,800 00	3,301 72	109,705 55	55
2 05	762 67	37 50	....	4,883 91	66,571 75	56
14,062 46	885 55	....	....	207,985 15	4,412,518 38	57

TABLE 4—Summary of Operating Expenses

TABLEAU 4—Sommaire des frais d'exploitation

No. — N°	Name of Railway. — Nom du tramway.	Undistributed Accounts. — Comptes non répartis.		
		Injuries and Damages. — Blessures et dommages.	Insurance. — Assurance.	Stationery and Printing. — Papeterie et impressions.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.
58	Toronto Civic	2,051 16	8,989 02	4,986 20
59	Toronto Suburban	288 20	9,792 40	554 35
60	Toronto and York Radial	9,000 00	8,756 83	1,485 27
61	Waterloo-Wellington	....	331 48	....
62	Windsor, Essex and Lake Shore	....	10,949 63	966 50
63	Winnipeg	23,479 05	21,737 51	7,345 68
64	Winnipeg, Selkirk and Lake Winnipeg	....	2,296 15	261 10
65	Woodstock, Thomas Valley and Ingersoll	....	486 55	124 92
66	Yarmouth	....	147 66	107 48
	Total	531,332 69	355,571 92	95,763 57

SESSIONAL PAPER No. 20b

year ending June 30, 1919—Concluded.

pour l'exercice terminé le 30 juin 1919—fin.

Undistributed Accounts. — Comptes non répartis.						
Store Expenses. — Dépenses des magasins.	Stable Expenses. — Dépenses des écuries.	Rent of Tracks and Terminals. — Loyer de voies et terminus.	Rent of Equipment. — Loyer de matériel.	Total Undistributed Accounts. — Total, comptes non répartis.	Grand Total Operating Expenses. — Grand total, frais d'exploitation.	No. — N°
$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$	
Cr. 1,858 99	1,320 73	....	....	15,488 12	341,799 83	58
1,986 77	371 62	964 20	1,141 25	15,098 79	296,427 76	59
4,036 55	4,805 18	....	....	28,083 83	577,422 56	60
....	....	....	....	331 48	8,152 96	61
523 00	....	....	....	12,439 13	154,231 23	62
3,165 42	3,722 63	1,000 88	....	60,451 17	1,782,051 37	63
....	....	501 00	....	3,058 25	105,406 71	64
....	....	275 00	....	886 47	18,479 22	65
....	186 63	....	....	440 87	15,349 10	66
113,046 24	41,102 55	154,530 77	200,857 52	1,492,565 26	26,839,070 77	

TABLE 5.—Income Account for the

TABLEAU 5.—Compte du revenu pour

No. — N°	Name of Railway. — Nom du tramway.	Income. — Revenu.			
		Net Earnings from Operation. — Recettes nettes d'exploitation.	Net Loss from Operation. — Pertes nettes d'exploitation.	Miscellaneous Income. — Revenus divers.	Total Income from Operation. — Revenu total d'exploitation.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
1	Brandon Municipal				
2	Brantford and Hamilton	91,126 40			91,126 40
3	Brantford Municipal	36,916 18			36,916 18
4	British Columbia	670,957 20		1,253,833 35	1,924,790 55
5	Calais Street	8,961 58			8,961 58
6	Calgary Municipal	183,952 70		20,000 00	203,952 70
7	Canadian Resources Development		826 85		—826 85
8	Cape Breton	49,455 68		136,813 71	186,269 39
9	Chatham, Wallaceburg and Lake Erie	31,498 96			31,498 96
10	Cornwall	8,310 43		49 39	8,359 82
11	Edmonton Radial	129,995 08			129,995 08
12	Fort William				
13	Grand River	77,319 33		2,108 98	81,428 31
14	Guelph Radial				
15	Hamilton and Dundas	17,298 57			17,298 57
16	Hamilton, Grimsby and Beamsville	7,635 35			7,635 35
17	Hamilton Radial	12,339 04			12,339 04
18	Hamilton Street	178,014 38			178,014 38
19	Hull	55,735 88		29,428 47	85,164 35
20	International Transit Co	27,908 26		4,460 38	32,368 64
21	Kingston, Portsmouth and Cataraqui	5,074 02		765 25	5,839 27
22	Kitchner and Waterloo	21,758 43			21,758 43
23	Lake Erie and Northern	71,558 41			71,558 41
24	Lethbridge Municipal		3,847 08		—3,847 08
25	Lévis County	814 55			814 55
26	London and Port Stanley	148,915 58			148,915 58
27	London Street	81,201 91			81,201 91
28	Moncton Tramways	2,024 91		122,700 28	124,725 19
29	Montreal Tramways	2,184,668 06			2,184,668 06
30	Montreal and Southern Counties	24,199 27		46 80	24,246 07
31	Moose Jaw	3,999 52			3,999 52
32	New Brunswick Power Co	19,431 42		181,633 85	201,065 27
33	Niagara Falls Park and River	30,399 24		7,967 68	38,366 92
34	Niagara, St. Catharines and Toronto	149,731 75			149,731 75
35	Niagara, Welland and Lake Erie	11,164 06		648 12	11,812 18
36	Nipissing Central	4,229 17		316 88	4,546 05
37	Nova Scotia Tramways and Power Co	134,207 09		227,925 83	362,132 92
38	Nelson	413 10			413 10
39	Oshawa	70,570 86		4,466 63	75,037 49
40	Ottawa	557.878 11			557,878 11
41	Peterborough Radial	1,167 39			1,167 39
42	Picton				
43	Port Arthur	47,118 67			47,118 67
44	Quebec Rly., Light and Power (Citadel)	214,398 86			214,398 86
45	Quebec Rly., Light and Power Montmorency)	30,684 02			30,684 02
46	Regina Municipal	38,449 43			38,449 43
47	Sandwich, Windsor and Amherstburg	114,950 14		20,160 65	135,110 79
48	Sarnia	14,173 13			14,173 13
49	Saskatoon	38,535 33			38,535 33
50	Schomberg and Aurora		987 94		—987 94
51	Shawinigan Falls		9,344 86		—9,344 86
52	Sherbrooke		9,993 31	75,585 82	65,592 51
53	St. Thomas		7,601 33		—7,601 33
54	Sudbury—Copper Cliff Suburban	10,659 53			10,659 53
55	Suburban Rapid Transit Co		10,542 11	21,114 07	10,571 96
56	Three Rivers Traction Co	41,704 26			41,704 26

year ending June 30, 1919.

l'exercice terminé le 30 juin, 1919.

Deductions from Income. — Déductions du revenu.					Net		
Taxes. — Taxes.	Interest on Funded Debt. — Intérêt sur dette consolidée.	Interest on Floating Debt. — Intérêt sur dette flottante.	All other Deductions. — Toutes autres déductions.	Total. —	Income. — Revenu.	Loss. — Déficit.	No. — N°
$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	
							1
6,246 14	39,600 00	49,990 77		95,836 91		4,710 51	2
1,562 41	19,825 00			21,387 41	15,528 77		3
273,199 82	642,472 15		110,445 92	1,026,117 89	898,672 66		4
837 41	5,000 00			5,837 41	3,124 17		5
14,969 94	110,182 85			125,152 79	78,799 91		6
						826 85	7
20,205 99	54,800 00	1,387 62	46,933 34	123,326 95	62,942 44		8
3,600 00	34,725 00	4,015 16	222 90	42,563 06		11,064 10	9
1,016 34		255 24		1,271 58	7,088 24		10
	146,598 04		129,516 76	276,114 80		146,119 72	11
							12
5,035 70	17,040 00			22,075 70	59,352 61		13
							14
1,801 48	5,000 00			6,801 48	10,497 09		15
6,479 57	7,500 00	3,160 22		17,139 79		9,504 44	16
6,923 30	8,000 00	50,336 18		65,259 48		52,920 44	17
85,231 24	17,527 80	1,603 09		104,362 13	73,652 25		18
1,970 16		91,545 44	299 48	93,815 08		8,650 73	19
1,083 34	6,894 79	670 05		8,648 18	23,720 46		20
868 40	40,000 00			40,868 40		35,029 13	21
116 45	7,326 12			7,442 57	14,315 86		22
4,274 15	92,700 00			96,974 15		25,415 74	23
5,901 32	21,530 69			27,432 01		31,279 09	24
798 74	25,000 00	1,106 14		26,904 88		26,090 33	25
5,028 96	73,679 17		39,154 17	117,862 30	31,053 28		26
6,903 12	28,000 00	3,042 96		37,946 08	43,255 83		27
	16,890 00			16,890 00	107,835 19		28
208,460 88			3,053,566 02	3,262,026 90		1,077,358 84	29
7,700 00		75,496 12		83,196 12		58,950 05	30
	1,750 00	1,613 53		3,363 53	635 99		31
8,210 36	87,500 00	6,569 37		102,279 73	98,785 54		32
5,830 13	30,000 00			35,830 13	2,536 79		33
25,348 55	54,900 00	18,228 91		98,477 46	51,254 29		34
1,349 86	2,150 00			3,499 86	8,312 32		35
915 75			9,330 82	10,246 57		5,700 52	36
76,926 59	121,875 00	11,399 94	1,309 93	211,511 46	150,621 46		37
	4,050 00			4,050 00		3,636 90	38
13,833 44	738 09			14,571 53	60,465 96		39
77,418 06	15,900 00	17,652 87		110,970 93	446,907 18		40
150 00	12,068 06			12,218 06		11,050 67	41
							42
	69,057 23		5,650 15	74,707 38		27,588 71	43
					214,398 86		44
4,570 89				4,570 89	26,113 13		45
	78,673 74	19,178 66		97,852 40		59,402 97	46
26,435 48	36,450 00			62,885 48	72,225 31		47
708 56	4,500 00			5,208 56	8,964 57		48
	39,651 82	321 00		39,972 82		1,437 49	49
176 19		29,250 00		29,426 19		30,414 13	50
	7,500 00	6,311 36		13,811 36		23,156 22	51
414 18	55,499 75	14,162 70	639 92	70,716 55		5,124 04	52
						7,601 33	53
66 80	5,601 24			5,668 04	4,991 49		54
6,840 20	25,000 00	7,974 86	140 62	39,955 68		29,383 72	55
	22,500 00	Cr. 205 20		22,294 80	19,409 46		56

TABLE 5—Income Account for the

TABLEAU 5—Compte du revenu pour

No. — N°	Name of Railway. — Nom du tramway.	Income. — Revenu.			
		Net Earnings from Operation. — Recettes nettes d'exploitation.	Net Loss from Operation. — Pertes nettes d'exploitation.	Miscellaneous Income. — Revenus divers.	Total Income from Operation. — Revenu total d'exploitation
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
57	Toronto	2,235,034 40		59,465 31	2,294,499 71
58	Toronto Civic	33,434 90			33,434 90
59	Toronto Suburban	34,481 27			34,481 27
60	Toronto and York Radial	218,745 59			218,745 59
61	Waterloo Wellington	1,889 02			1,889 02
62	Windsor, Essex and Lake Shore	44,769 86			44,769 86
63	Winnipeg	581,978 76		527,185 72	1,109,164 48
64	Winnipeg, Selkirk and Lake Winnipeg	46,952 03		26,624 37	73,576 40
65	Woodstock, Thomas Valley and Ingersoll	4,941 82			4,941 82
66	Yarmouth	34,872 16		208 48	35,080 64
	Total	8,900,605 05	43,143 48	2,723,510 02	11,580,971 59

year ending June 30, 1919—Continued.

l'exercice terminé le 30 juin 1919—suite.

Deductions from Income. — Deductions du revenu.							
Taxes. — Taxes.	Interest on Funded Debt. — Intérêt sur dette consolidée.	Interest on Floating Debt. — Intérêt sur dette flottante.	All other Deductions. — Toutes autres déductions.	Total. —	Income. — Revenu.	Loss. — Déficit.	No. — N°
$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	
1,369,167 51	184,061 44	....	253,479 00	1,806,707 95	487,791 76	....	57
....	99,910 09	....	....	99,910 09	....	66,475 19	58
4,901 70	118,260 00	....	19,153 66	142,315 36	....	107,834 09	59
13,864 86	82,000 00	38,715 97	57,476 36	192,057 19	26,688 40	....	60
667 65	120 00	3,010 79	....	3,798 44	....	1,909 42	61
2,566 49	37,500 00	19,675 99	....	59,742 48	....	14,972 62	62
188,484 41	250,000 00	428,313 17	47,328 07	914,125 65	195,038 83	....	63
3,149 83	32,660 00	8,233 28	2,850 81	46,893 92	26,682 48	....	64
660 05	7,000 00	....	....	7,660 05	....	2,718 23	65
1,422 96	12,375 00	20 36	52 95	13,871 27	21,209 37	....	66
2,504,295 26	2,919,543 07	913,036 55	3,777,550 88	10,114,425 86	3,352,871 95	1,886,326 22	

TABLE 5.—Income Account for the year ending June 30, 1919—Continued.

TABLEAU 5.—Compte du revenu pour l'exercice terminé le 30 juin 1919—suite.

Name of Railway. — Nom du tramway.	Deductions from Net Income — Déductions du revenu net.			Surplus for Year. — Surplus pour l'année.	Deficit for Year. — Déficit pour l'année.
	Reserves and Special Charges. — Réserves et obligations spéciales.	Dividends. — Dividendes.	Total Deductions — Déductions totales.		
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Brandon Municipal					
Brantford and Hamilton					4,710 51
Brantford Municipal				15,528 77	
British Columbia	824,880 41	523,800 00	1,348,680 41		450,007 75
Calais Street		2,000 00	2,000 00	1,124 17	
Calgary Municipal	85,513 55		85,513 55		6,713 64
Canadian Resources Development					826 85
Cape Breton	7,360 67	47,790 00	55,150 67	7,791 77	
Chatham, Wallaceburg and Lake Erie					11,064 10
Cornwall				7,088 24	
Edmonton Radial					146,119 72
Fort William					
Grand River		12,500 00	12,500 00	46,852 61	
Guelph Radial					
Hamilton and Dundas		8,000 00	8,000 00	2,497 09	
Hamilton, Grimsby and Beamsville					9,504 44
Hamilton Radial					52,920 44
Hamilton Street		72,300 00	72,300 00	1,352 25	
Hull	44,297 76		44,297 76		52,948 49
International Transit Co		45,000 00	45,000 00		21,279 54
Kingston, Portsmouth and Cataraqui					35,029 13
Kitchner and Waterloo				14,315 86	
Lake Erie and Northern					25,415 74
Lethbridge Municipal	9,956 98		9,956 98		41,236 07
Lévis County	2,533 28		2,533 28		28,623 61
London and Port Stanley				31,053 28	
London Street	29,536 83		29,536 83	13,719 00	
Moncton Tramways	45,809 94	56,270,00	102,079 94	5,755 25	
Montreal Tramways					1,077,358 84
Montreal and Southern Counties					58,950 05
Moose Jaw	3,500 00		3,500 00		2,864 01
New Brunswick Power Co		82,250 00	82,250 00	16,535 54	
Niagara Falls Park and River				2,536 79	
Niagara, St. Catharines and Toronto				51,254 29	
Niagara, Welland and Lake Erie	3,000 00		3,000 00	5,312 32	
Nipissing Central					5,700 52
Nova Scotia Tramways and Power Co.	22,500 00	124,644 00	147,144 00	3,477 46	
Nelson					3,636 90
Oshawa	11,175 00	2,800 00	13,975 00	46,490 96	
Ottawa	60,000 00	281,580 00	341,580 00	105,327 18	
Peterborough Radial	8,390 45		8,390 45		19,441 12
Picton					
Port Arthur					27,588 71
Quebec Rly., Light and Power (Citadel)				214,398 86	
Quebec Rly., Light and Power (Montmorency....)				26,113 13	
Regina Municipal					59,402 97
Sandwich, Windsor and Amherstburg				72,225 31	
Sarnia		5,400 00	5,400 00	3,564 57	
Saskatoon	16,602 14		16,602 14		18,039 63
Schomberg and Aurora					30,414 13
Shawinigan Falls					23,156 22
Sherbrooke					5,124 04
St. Thomas					7,601 33
Sudbury—Copper Cliff Suburban		4,382 00	4,382 00	609 49	
Suburban Rapid Transit Co					29,383 72

TABLE 5—Income Account for the year ending June 30, 1919—Concluded.

TABLEAU 5—Compte du revenu pour l'exercice terminé le 30 juin 1919—fin.

Name of Railway. — Nom du tramway.	Deductions from Net Income. — Déductions du revenu net.			Surplus for Year. — Surplus pour l'année.	Deficit for Year. — Déficit pour l'année.
	Reserves and Special Charges. — Réserves et obligations spéciales.	Dividends. — Dividendes.	Total Deductions — Déductions totales.		
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Three Rivers Traction Co.				19,409 46	
Toronto		240,000 00	240,000 00	247,791 76	
Toronto Civic	70,737 03		70,737 03		137,212 22
Toronto Suburban					107,834 09
Toronto and York Radial				26,688 40	
Waterloo Wellington					1,909 42
Windsor, Essex and Lake Shore					14,972 62
Winnipeg	139,627 48		139,627 48	55,411 35	
Winnipeg, Selkirk and Lake Winnipeg				26,682 48	
Woodstock, Thomas Valley and Ingersoll					2,718 23
Yarmouth	9,500 00		9,500 00	11,709 37	
Totals	1,394,921 52	1,508,716 00	2,903,637 52	1,082,617 01	2,519,708 80

TABLE 6.—Summary of Equipment for the year ending June 30, 1919.

TABLEAU 6.—Etat du matériel pour l'exercice terminé le 30 juin 1919.

Name of Railway. — Nom du tramway.	Passenger Cars. — Voitures à voyageurs.				Other Cars. — Autres voitures.							
	Closed. — Fermées.	Open. — Ouvertes.	Combination. — Mixtes.	Total.	Freight. — Marchandises.	Mail, Express and Baggage. — Voitures poste, messageries et bagage.	Combination. — Mixtes.	Work. — De travail.	Snow Ploughs — Chasse-neige.	Sweepers. — Balayeuses.	Miscellaneous. — Voitures diverses.	Total Cars of All Classes — Total voitures de toutes sortes.
Brandon Municipal												
Brantford and Hamilton	6			6				6				12
Brantford Municipal	13	4		17				1	1	2	1	22
British Columbia	381	4		385	444	14	5	51	3	6	*20	928
Calais Street	4		4	8				1	1			10
Calgary Municipal	84	1		85	8		1	2		1	7	104
Canadian Resources Development	1			1				2			7	10
Cape Breton	24			24	3	1		1	3	1		33
Chatham, Wallaceburg and Lake Erie	7	2		9	79			1				89
Cornwall	7	1	2	10			2			1		13
Edmonton Radial			74	74				4		3	2	83
Fort William												
Grand River	8	1		9		1				2		12
Guelph Radial												
Hamilton and Dundas	1	2		3								3
Hamilton, Grimsby and Beamsville	8	2		10	4							14
Hamilton Radial	8			8	11				1			20
Hamilton Street	92	19		111						4	1	116
Hull	31	13		44	2	1		2	2	3	1	55
International Transit Co.	11			11						1	1	13
Kingston, Portsmouth and Cataraqui	8	12		20	1			2		2		25
Kitchner and Waterloo	8	6		14				1		1		16
Lake Erie and Northern	11			11		1	2	12				26
Lethbridge Municipal	10			10								10
Lévis County	16	8		24	1			3	2	3	1	34
London and Port Stanley	17			17	4	2		2			‡10	35

London Street	51	14		65					2	2	3	72
Moncton Tramways	4			4				1	1			6
Montreal Tramways	937	145	115	1,197	84			32	7	35	6	1,361
Montreal and Southern Counties	30			30	4	3	4	2	2	2		47
Moose Jaw	21			21				1		1		23
New Brunswick Power Co	46	26		72				4	3	4		83
Niagara Park and River	11	16		27			2		1		2	32
Niagara, St. Catharines and Toronto	33	8		41		1		1	3	1	†9	56
Niagara, Welland and Lake Erie	3			3					1			4
Nipissing Central	8			8	2						1	11
Nova Scotia Tramways and Power Co	39	22		61				3		5	49	118
Nelson	2			2						1		3
Oshawa	6	1		7		2		5		1	¶3	18
Ottawa	125	40		165				4	4	9		184
Peterborough Radial	12	8		20					2	1		23
Picton												
Port Arthur	24	1		25		1			2			28
Quebec Rly., Light and Power (Citadel)	69	24		93				1	4	7	7	112
Quebec Rly., Light and Power (Montmorency)	15			15							φ2	17
Regina Municipal	34			34	29			1	1	2		67
Sandwich, Windsor and Amherstburg	37	21		58	4			12	3			77
Sarnia	10	2		12		1						13
Saskatoon	19			19				4	1	1	2	27
Schomberg and Aurora	1			1							13	14
Shawinigan Falls											**3	3
Sherbrooke	10	9		19					1	1		21
St. Thomas	9	6		15					1			16
Sudbury—Copper Cliff Suburban	4			4								4
Suburban Rapid Transit Co	11			11								11
Three Rivers Traction Co	12			12					1	1		14
Toronto	269	95	530	894				12		17	24	947
Toronto Civic	45			45						3		48
Toronto Suburban	24	2		26	7	2		2		2		39
Toronto and York Radial	49	3		52	15	11		10	4		3	95
Waterloo—Wellington	3			3							7	10
Windsor, Exsex and Lake Shore	11			11	19				1		**2	33
Winnipeg	316	15		331				7	1	8	1	348
Winnipeg, Selkirk and Lake Winnipeg	15			15	5			15		1	3	39
Woodstock, Thomas Valley and Ingersoll	3	2		5								5
Yarmouth	3	3		6					1			7
Totals	3,077	538	725	4,340	726	41	16	208	60	135	193	5,719

*Including 17 locomotives.
‡Including 3 locomotives.
**Locomotives.
¶Electric motors.
φIncluding 1 locomotive.
†Including 7 locomotives.

*Y compris 17 locomotiyes.
‡Y compris 3 locomotives.
**Locomotives.
¶Moteurs électriques.
φY compris 1 locomotive.
†Y compris 7 locomotives.

CANADA

BUREAU FÉDÉRAL DE LA STATISTIQUE

DIVISION DES TRANSPORTS

STATISTIQUE DES CHEMINS DE FER

POUR

L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN 1919

(D'après les rapports officiels fournis par les différentes compagnies de chemins de fer.)

IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT



OTTAWA
THOMAS MULVEY
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1920

STATISTIQUE DES CHEMINS DE FER

Pour l'exercice terminé le 30 juin 1919

PRÉFACE.

Les données que contient ce rapport étaient autrefois recueillies et compilées par le service de la Statistique du Ministère Fédéral des Chemins de fer et Canaux. Le Bureau Fédéral de la Statistique a été chargé de ce travail par un Arrêté en Conseil du 29 août 1919 (C.P. 1754), pris en vertu des dispositions de la Loi de la Statistique.

Le rapport qui était alors en cours d'élaboration a été achevé sur le plan adopté les années précédentes.

Les statistiques des chemins de fer et des tramways électriques sont présentées dans une série de tableaux se rapportant à leurs éléments les plus importants: recettes, dépenses et exploitation de chaque réseau; elles sont précédées d'une série de tableaux comparatifs, résumant la situation durant les dix dernières années. Le 15 mars 1918 les tarifs de transport en petite vitesse ont été augmentés de 15 p.c. puis le 12 août 1918 une autre augmentation de 25 p.c. affecta la majorité des marchandises transportées; les tarifs de circulation des voyageurs avaient été accrus de 15 p.c. le 15 mars 1918. On constate une diminution de 10,844,115 tonnes ou 8·5 p.c. dans le tonnage des marchandises transportées par les chemins de fer, et une diminution également de 1,194,444 ou 2.7 p.c. dans le nombre des voyageurs. Ce dernier chiffre ne parait pas dans le rapport de 1918 à cause d'une erreur. L'augmentation des tarifs a augmenté leur revenu dérivant aussi bien du service des voyageurs que du service des marchandises, les recettes étant supérieures de $52,756,751 à celles de 1918. D'autre part, les dépenses d'exploitation ont augmenté de $67,911,073 sur celles de 1918, ce qui constitue une diminution de $15,154,322, dans les bénéfices nets de l'exploitation.

Le personnel, dont les effectifs avaient été réduits pendant la guerre, est à peu près aussi nombreux qu'en 1914, mais les appointements et les salaires ont subi depuis 1914 une hausse de 87 p.c. ou $97,177,023. Les dépenses d'entretien de la voie, des structures et du matériel ont excédé de $38,512,421 celles de 1918 et de $75,763,956 celles de 1914, soit une augmentation de plus de 105..7 p.c. au cours des cinq dernières années, attribuable principalement à l'augmentation des appointements et salaires et à la hausse du matériel.

Les tramways électriques présentent des réductions similaires dans les bénéfices nets de leur exploitation.

R. H. COATS,
Statisticien du Dominion.

OTTAWA, 20 avril 1920.

ÉTENDUE DU RÉSEAU EXPLOITÉ.

Année.	Voie unique.	Seconde voie.	Voies de manoeuvre et voies de garage.	Total.	Augmentation.
1910	24,724	1,543	5,119	31,386	....
1911	25,366	1,610	5,535	32,511	1,125
1912	26,718	1,752	6,112	34,582	2,071
1913	29,304	1,984	6,922	38,210	3,628
1914	30,795	2,293	7,512	40,600	2,393
1915	35,582	2,451	7,800	45,833	5,233
1916	37,434	2,489	8,396	48,319	2,486
1917	38,604	2,481	9,169	50,254	1,935
1918	38,879	2,523	9,238	50,640	386
1919	38,896	2,543	9,177	50,616	24

Les chiffres ci-dessus ne comprennent pas les droits de circulation sur d'autres voies.

RÉPARTITION DES VOIES FERRÉES PAR PROVINCES (VOIES UNIQUES).

Provinces.	1910.	1911.	1912.	1913.	1914.	1915.	1916.	1917.	1918.	1919.
Ontario	9,230	8,322	8,546	9,000	9,255	10,702	11,320	11,049	11,057	11,000
Québec	3,795	3,882	3,883	3,896	4,043	4,677	4,733	4,734	4,791	4,860
Manitoba	3,221	3,446	3,520	3,993	4,076	4,498	4,310	4,194	4,168	4,189
Saskatchewan	2,932	2,121	3,754	4,651	5,089	5,327	5,378	6,124	6,162	6,148
Alberta	1,488	1,494	1,897	2,212	2,545	3,174	3,894	4,444	4,273	4,285
Colombie Britannique	1,832	1,842	1,855	1,951	1,978	3,100	3,604	3,885	4,247	4,238
Nouveau-Brunswick	1,522	1,548	1,545	1,545	1,839	1,962	1,957	1,959	1,959	1,948
Nouvelle-Ecosse	1,351	1,354	1,357	1,359	1,365	1,367	1,436	1,422	1,428	1,432
Ile du Prince-Edouard	269	269	269	279	269	275	275	278	279	279
Yukon	91	102	102	102	102	102	102	102	102	102
Aux Etats-Unis	......	......	......	225	224	398	426	413	413	415

CAPITALISATION DES CHEMINS DE FER.

En 1919, les capitaux absorbés par les chemins de fer se sont accrus de $9,329,016, dont $500,500 représentés par l'émission d'actions nouvelles et $8,828,516 par une addition à la dette consolidée.

Division du capital:

Actions ordinaires	$ 878,101 113
Actions privilégiées	216,284,882
Dette consolidée	914,823,515
Total	$2,009,209,510

Composition de la dette consolidée:

Obligations	$ 819,396,815
Obligations diverses	26,000,000
Obligations de revenu	25,275,000
Obligations des compagnies fidéicommissaires	44,151,700
Total	$ 914,823,515

ACTIONS ORDINAIRES.

—	1916.	1917.	1918.	1919.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Participant aux dividendes	420,697,257 00	364,376,024 00	364,376,024 00	364,376,024 00
Sans participation aux dividendes	427,572,186 00	508,453,969 00	513,224,589 00	513,725,089 00
Montant des dividendes	32,277,874 00	30,092,701 00	30,103,982 00	30,126,545 00
Pourcentage du rendement des actions à dividende	7 68	8 26	8 26	8 27
Pourcentage du rendement sur toutes actions	3 81	3 45	3 43	3 43
Par mille de réseau—sur toutes actions	25,950 00	25,400 00	25,811 00	25,796 00

DETTE CONSOLIDÉE.

—	1916.	1917.	1918.	1919.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Montant de la dette	869,323,449 00	895,492,856 00	905,994,999 00	914,823,515 00
Par mille de voie affectée	27,282 00	26,892 00	26,995 00	27,245 00

ACTIONS PRIVILÉGIÉES (DÉBENTURE STOCK).

	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Valeurs émises, (C.P.R.)	176,284,882 00	216,284,882 00	216,284,882 00	216,284,882 00
Intérêt	7,051,395 00	7,051,395 00	7,051,395 00	7,051,395 00
Par mille de voie affectée	14,239 00	19,101 00	18,451 00	18,384 00

CHEMINS DE FER DE L'ETAT.

Les réseaux possédés et exploités par l'Etat canadien ne figurent pas dans l'énumération qui précède; on trouvera ci-dessous leur coût (construction et matériel).

—	Milles.	Coût par mille.	Coût total.
		$	$
Intercolonial	1593	152,300,044	95,605
National Transcontinental	2001	165,128,742	82,523
Ile du Prince-Edouard	279	12,633,933	45,282
Témiskaming et Ontario-Nord	329	22,071,244	67,086
New Brunswick C. et R.	58	1,953,587	33,682
Totaux	4260	354,087,550	

Le 1er juin 1918, les chemins de fer d'intérêt local du Nouveau-Brunswick ci-dessous énumérés ont été absorbés par le réseau de l'Etat, qui a entrepris leur exploitation durant les négociations d'achat:

Lignes.	Milles.	*Sommes dépensées durant l'année en constructions et améliorations.
		$
York et Carleton	6·25	7,250 00
Elgin et Havelock	26·27	47,209 98
Moncton et Buctouche	30·18	37,829 81
St-Martin	28·80	34,566 47
Salisbury et Albert	44·93	42,304 58

En outre, les dépenses suivantes ont été faites durant l'année.

	$
Ch. de fer Intern. du Nouveau-Brunswick, constructions et améliorations	77,849 84
Pont de Québec, construction	656,761 79
Matériel roulant	12,767,481 83

Chemins de fer exploités par l'Etat.

Chemins de fer en construction.

	$	$
Chemin de fer de la Baie d'Hudson, y compris terminus de Port Nelson		562,557 80
Chemin de fer Québec et Saguenay—		
Achat	3,489,313 53	
Construction	1,149,900 79	
Rails	207,092 20	4,846,306 52
Achat d'actions du Canadian Northern		9,733,333 24

Capitalisation des chemins de fer.

Année.	Actions.	Actions privilégiées.	Dette consolidée.	Total.
	$	$	$	$
1910	687,557,387		722,740,300	1,410,297,687
1911	749,207,687		779,481,514	1,528,689,201
1912	770,459,351		818,478,175	1,588,937,526
1913	755,316,516	163,257,224	613,256,952	1,531,830,692
1914	853,110,653	173,307,470	782,402,638	1,808,820,761
1915	847,801,101	176,284,882	851,724,905	1,875,810,888
1916	848,269,488	176,284,882	869,323,449	1,893,877,819
1917	872,829,993	216,284,882	896,005,116	1,985,119,991
1918	877,600,613	216,284,882	905,994,999	1,999,880,494
1919	878,101,113	216,284,882	914,823,515	2,009,209,510

*Toutes les dépenses au compte capital faites par le ministère des Chemins de fer et Canaux s'appliquent à l'exercice financier terminé le 31 mars 1919.

Subsides accordés aux chemins de fer.

Année.	Par le gouvernement fédéral.	Par les provinces.	Par les municipalités.
	$	$	$
1910	d146,923,179	36,433,696	17,983,823
1911	148,217,071	36,506,696	18,042,823
1912	e154,075,235	36,568,851	18,051,323
1913	163,251,469	37,123,349	18,078,673
1914	178,834,528	37,946,609	f17,914,836
1915	183,479,192	38,061,229	17,914,836
1916	184,719,627	38,061,229	17,914,836
1917	185,493,913	38,061,229	17,914,836
1918	218,714,318	38,061,229	17,914,836
1919	219,077,163	38,171,229	17,914,836

e Cette somme comprend $6,263,715.86 payés au Grand-Tronc-Pacifique en vertu de la clause dite "du matériel" de la convention intervenue entre le gouvernement et cette compagnie.

f Cette réduction est attribuable au remboursement d'un prêt. Dans les subsides accordés au C.P.R. figure une somme de $37,785,319.54, prix de voies ferrées construites par le gouvernement et cédées à la compagnie; le coût du tracé de voies entrait dans ce montant pour $6,639,581.

d Y compris $10,000,000 prêtés au Grand-Tronc-Pacifique en vertu de la loi de 1909, chap. 19.

Subventions en argent payées par les différentes provinces depuis 1910.

Année.	Ontario.	Québec.	Nouvelle-Écosse.	Nouveau-Brunswick.	Colombie-Britannique.	Manitoba.	Totaux.
	$	$	$	$	$	$	$
1910	9,198,616	12,328,197	6,384,300	4,851,487	792,209	2,878,887	36,433,696
1911	9,204,616	12,333,197	6,384,300	4,907,487	798,209	2,878,887	36,506,696
1912	9,204,616	12,333,197	6,440,455	4,907,487	804,209	2,878,887	36,568,851
1913	9,554,616	12,333,197	6,440,455	4,907,487	1,008,707	2,878,887	37,123,349
1914	9,554,616	12,333,197	6,987,850	4,907,487	1,284,572	2,878,887	37,946,609
1915	9,669,236	12,333,197	6,987,850	4,907,487	1,284,572	2,878,887	38,061,229

On ne possède pas les chiffres des années suivantes.
En 1919, l'Alberta a voté $175,000 et payé $110,000. Total, toutes provinces, $38,171.229,

Subventions en argent données par les municipalités, par provinces.

Année.	Ontario.	Québec.	Nouvelle-Écosse.	Nouveau-Brunswick.	Colombie-Britannique.	Manitoba	Territoires du Nord-Ouest.	Totaux.
	$	$	$	$	$	$	$	$
1910	13,311,075 63	3,137,536 08	481,898 10	341,500 00	198,952 50	490,600 00	22,261 29	17,983,823 60
1911	13,361,075 63	3,137,536 08	441,898 10	341,500 00	207,952 00	490,600 00	22,261 29	18,042,823 60
1912	13,361,075 63	3,137,536 08	481,898 10	341,500 00	216,452 50	490,600 00	22,261 29	18,051,323 60
1913	13,361,075 63	3,158,136 08	481,898 10	341,500 00	223,302 50	490,600 00	22,261 29	18,078,673 60
1914	13,361,075 63	3,180,501 38	481,898 10	341,500 00	37,500 00	490,600 00	22,261 29	17,914,836 40
1915	13,361,075 63	3,180,501 38	481,898 10	341,500 00	37,500 00	490,600 00	22,261 29	17,914,836 40
1916	13,361,075 63	3,180,501 38	484,898 10	341,500 00	37,500 00	490,600 00	22,261 29	17,914,836 40

On ne possède pas les chiffres des années suivantes.

Les subsides accordés aux chemins de fer par le gouvernement fédéral, les gouvernements provinciaux et les municipalités ont revêtu les formes suivantes:

GOUVERNEMENT FÉDÉRAL.

Subventions en espèces	$ 111,791,543 00
Prêts	58,076,533 00
Coût des lignes cédées au C.P.R.	37,785,319 00
Payé à la province de Québec	5,160,053 00
Clause "du matériel", convention avec le G.T.P.	6,263,715 00
Total	$ 219,077,163 00

L'achat par le gouvernement d'obligations du Grand-Tronc-Pacifique, d'une valeur de $33,116,000 n'est pas, à proprement parler, une subvention en espèces; on ne l'a donc pas fait figurer dans ce compte et il en sera question plus loin, à la section des garanties antérieures.

PROVINCES.

Subventions en espèces	$ 30,674,199 00
Prêts	7,197,030 00
Souscription d'actions	300,000 00
Total	$ 38,171,229 00

NOTA—$4,447,000 ont été déduits des subventions en espèces pour être ajoutés aux prêts.

MUNICIPALITÉS.

Subventions en espèces	$ 12,670,838 00
Prêts	2,404,498 00
Souscription d'actions	2,839,500 00
Total	$ 17,914,836 00

Un prêt de $186,202.50 a été annulé en 1914.

OCTROIS DE TERRES.

Voici un résumé des octrois de terres consentis aux chemins de fer:

—	Acres.
Par le gouvernement fédéral	32,361,208
Par la province de Québec*	1,735,690
Par la province de la Colombie Britannique	8,119,221
Par la province du Nouveau-Brunswick	1,647,772
Par la province de la Nouvelle-Écosse	160,000
Par la province d'Ontario	624,232
Total	44,648,123

Les terres de la province de Québec ayant été octroyées à des conditions spéciales, il est nécessaire d'en préciser les détails:

Acres concédées, convertibles	13,324,950
Convertis, à 52½ cents par acre	$ 6,995,599
Montant de la conversion	$ 4,557,728
Acres concédées—inconvertibles	11,772,050
Acres obtenues—inconvertibles	1,735,690

*Voir le paragraphe explicatif.

Octrois de terres fédérales.

Revisé par les Services des Ressources Naturelles et des Titres de propriété des terres du ministère de l'Intérieur.

Nom du chemin de fer.	Superficie, acres obtenues.
Alberta Railway and Irrigation Co	1,114,368
Alberta Great Waterways Ry. Co	274
Canadien du Pacifique, réseau principal	18,207,224
Calgary and Edmonton Ry. Co	2,018,738
Great North West Central Ry. Co	320,000
Manitoba North Western Ry. Co	1,501,529
Manitoba Southwestern Colonization Ry. Co	1,396,800
Saskatchewan and Western Ry. Co	98,880
C.P.R.—Embranchement de Souris, prolongement de Pipestone	200,320
C.P.R.—Embranchement de Souris	1,408,704
Canadien National—	
Autrefois Lake Manitoba and Canal Co	798,400
Canadian North Western Ry. Co	338
Canadian Northern Alberta Ry. Co	537
Canadian Northern Manitoba Ry. Co	73
Autrefois Manitoba and South Eastern Ry. Co	680,320
Qu'Appelle, Long Lake and Saskatchewan Railroad and Steamboat Co	1,879,987
Canadian Northern Railway Co	2,643,934
Edmonton, Dunvegan and British Columbia Ry. Co	761
Grand Tronc Pacifique	21
Total	32,361,208

Depuis 1894, le gouvernement fédéral n'a fait aucune concession de terres domaniales aux chemins de fer.

Garanties.

Au cours des dernières années, la garantie d'obligations a été substituée à toutes autres formes de subsides. Il a été très difficile de se procurer un état exact des obligations assumées de ce chef, spécialement quant au chiffre précis des valeurs garanties qui sont actuellement en circulation. Le relevé qui suit est basé sur les rapports officiels des gouvernements fédéral et provinciaux.

Garants.	Garantie autorisée.	Obligations émises.	Garanties effectives.
	$	$	$
Dominion	189,666,539	183,532,523	183,532,523
Manitoba	25,663,553	25,663,553	25,663,553
Alberta	59,495,900	46,685,969	46,685,969
Saskatchewan	47,725,000	28,582,012	23,170,661
Ontario	7,860,000	7,860,000	7,860,000
Colombie-Britannique	68,135,000	60,317,524	51,048,665
Nouveau-Brunswick	7,763,000	7,763,000	6,431,562
Québec	280,000	280,000	280,000
Total	406,588,992	360,684,581	344,672,933

Il est à remarquer que des obligations du Grand-Tronc-Pacifique, à concurrence de $33,116,000, figurent dans le total de ces garanties, quoique cette garantie soit devenue caduque par suite de l'achat de ces actions par l'Etat; mais il n'y avait pas d'autre moyen de relater cette opération.

Voici maintenant le détail des garanties accordées durant les six dernières années:

Garants.	1913.	1914.	1915.	1916.	1917.	1918.
	$	$	$	$	$	$
Dominion	95,486,590	188,965,063	188,465,063	189,666,539	189,666,539	189,666,539
Manitoba	24,059,447	25,221,580	25,221,580	25,221,580	25,519,553	25,519,553
Alberta	45,489,000	55,810,450	59,410,450	58,736,750	59,495,900	59,495,900
Saskatchewan	33,735,000	41,625,000	41,625,000	47,725,000	47,725,000	46,725,000
Ontario	7,860,000	7,860,000	7,860,000	7,860,000	7,860,000	7,860,000
Nouvelle-Écosse	5,022,000	....	....	....	....	....
Colombie-Britannique	59,262,072	80,332,072	80,332,072	80,332,072	68,782,072	68,135,000
Nouveau-Brunswick	3,654,265	6,063,000	6,063,000	7,763,000	7,763,000	7,763,000
Québec	392,000	392,000	392,000	308,000	280,000	280,000
Total	274,960,374	409,869,165	409,869,165	417,612,941	407,092,064	405,444,992

Les informations ci-dessous sont extraites des rapports officiels du gouvernement fédéral et de différents gouvernements provinciaux.

Gouvernement fédéral.

Liste des émissions garanties par la Puissance antérieurement au 30 juin 1916.

1. Canadian Northern, chap. 7, 3 Ed. VII (1903). La garantie est pour le capital, £1,923,287 sterling, et l'intérêt de cette somme au taux de 3 p.c. par année, durant cinquante ans.

2. Canadian Northern, chap. 11, 7 et 8 Ed. VII (1908). La garantie est pour le capital, débenture stock de £1,622,586 19ch. 9d. sterling, et l'intérêt de cette somme au taux de 3½ pour cent par année, durant cinquante ans à partir du 20 juillet 1908; intérêt payable semestriellement.

3. Canadian Northern Ontario Railway Company, chap. 6, 1 et 2 George V (1911).

La garantie est pour le principal de £7,493,835 12ch. 4d. sterling débenture stock et l'intérêt sur cette somme à 3½ pour cent par année, durant cinquante ans, à partir du 19 mai 1911; intérêt payable semestriellement.

4. Canadian Northern Alberta Railway Company, chap. 6, 9-10 Ed. VII (1910) tel qu'amendé par le chap. 8, 2 George V (1912).

La garantie est pour le principal de £647,260 5ch. 6d. sterling débenture stock et l'intérêt sur cette somme au taux de 3½ pour cent par an, durant 50 ans.

5. Grand-Tronc-Pacifique, chap. 71, 3 Ed. VII (1903) et chap. 24, 4 Ed. VII (1904).

La garantie est en obligations à 3 pour cent de la compagnie de chemins de fer pour une somme équivalente à 75 pour cent du coût de construction de la section ouest du Transcontinental, mais ne dépassant pas $13,000 par mille pour la section des prairies du dit chemin de fer. Le montant des obligations émises et garanties s'élève à £7,200,000, dont £2,300,000 émises en 1905, £2,000,000 en 1909 et £2,000,000 en 1910.

L'émission totale s'élevait à £14,000,000; la partie non vendue au public soit £6,800,000, fut achetée par le gouvernement en vertu de la Loi d'Achat des Obligations du G.T.P., de 1913. La garantie est donc caduque, quant aux obligations achetées.

6. Canadian Northern Alberta Railway Company, chap. 6, 2 Georges V, (1912).

Cette garantie porte sur le principal de £733,561 12ch. 10d. sterling et l'intérêt de ces obligations à 3½ pour cent par an, durant 50 ans à partir du 1er avril 1912; l'intérêt est payable semestriellement.

7. Grand Tronc Pacifique, chap. 20 des lois de 1914. Total de la garantie accordée $16,000,000, portant intérêt à 4 pour cent. Obligations vendues au public $3,193,507; entre les mains du gouvernement fédéral, comme gage d'avances, $7,500,000; donné en gage à la compagnie du chemin de fer du Grand Tronc, $5,306,493.

8. Canadian Northern, chap. 20 des lois de 1914. Garantie consentie, $45,000,000 à 4 pour cent. Vendu au public, $17,033,333; remis au gouvernement fédéral en gage d'avances, $12,500,000; entre les mains de Columbia Trust Co., de New-York, comme gage d'avances, $15,333,333.

Alberta.

Chemins de fer.	Longueur du réseau bénéficiant de la garantie.	Valeur au pair des obligations.	Longueur des voies construites par le gouvernement.	Valeur au pair des obligations.
		$		$
Canadian Northern	902·4	13,536,000	774·8	11,022,000
Canadian Northern Western	1,390·	22,530,000	662·57	11,222,250
Grand Trunk Pacific Branch Lines Co	259·5	4,182,500	259·5	4,182,500
Edmonton, Dunvegan & British Columbia Ry	471·	9,420,000	471·	9,420,000
Alberta and Grand Waterways	350·	7,000,000	350·	7,000,000
Central Canada	114·	2,280,000	100·	2,000,000
Lacombe and Blindman Valley	39·1	547,400	39·1	273,700
Total	3,526·0	59,495,900	2,656·97	45,120,450

Saskatchewan.

Chemins de fer.	Nombre de milles.	Total des garanties à raison de de $15,000 par mille.	Valeur au pair des obligations vendues.	Montant des garanties dont il a été donné main-levée.
		$ c.	$ c.	$ c.
Canadian Northern Railway Company	1,155	17,325,000 00	13,709,400 00	10,456,495 25
Canadian Northern Saskatchewan Railway Co	255	3,825,000 00	1,174,813 33	782,210 60
Grand Trunk Pacific Branch Lines Co	760	11,400,000 00	11,328,892 00	9,908,627 53
Grand Trunk Pacific Saskatchewan Ry. Co	605	9,075,000 00	Aucune.	Aucune.
		41,625,000 00	26,213,105 33	21,147,333 38
Ponts et terminus—				
Grand Trunk Pacific Branch Lines Co	....	5,100,000 00	1,882,240 00	1,536,660 62
Canadian Northern Saskatchewan Railway Co.	....	1,000,000 00	486,666 66	486,666 66
		47,725,000 00	28,582,011 99	23,170,660 66

En 1918, toutes les garanties non acquises ont été déclarées forfaites.

Ontario.

En faveur du Canadian Northern Ontario Railway Co.—Garantie d'intérêt sur des obligations représentant un capital de $7,860.000,

Nouvelle-Écosse.

Les subsides accordés par la province de la Nouvelle-Écosse à la compagnie de chemin de fer Halifax et Southwestern ne constituent pas précisément une garantie d'obligations, nous les faisons cependant figurer ici, en exposant la nature de l'opération.

Tout d'abord, la province avança à la compagnie $13,500 par mille sur 257.25 milles de ses voies. La compagnie hypothéqua la totalité de son réseau en faveur de la province pour le montant total de ces avances, avec faculté d'obtenir la main-levée de cette hypothèque en remboursant $13,500 par mille, la différence de $3,200 par mille représentant les subsides normalement dûs par la province aux constructeurs d'un chemin de fer, en vertu de sa législation.

Cette situation fut modifiée par une loi de 1912, chap. 27, plus tard amendée par une loi de 1913, chap. 64, dont voici les dispositions essentielles: l'hypothèque est annulée; la compagnie de chemin de fer est créditée de $3,200 par mille plus l'intérêt sur cette somme; la compagnie est remboursée de l'équivalent de £180,400 qu'elle a payé à titre d'intérêt sur la créance de la province, cette somme venant s'ajouter au capital dû par la compagnie à la province. La compagnie de chemin de fer Halifax et le Southwestern reçut remboursement de l'équivalent de ces £180,400 non pas en espèces, mais sous forme d'obligations émises par la province, et la dette totale de la compagnie envers la province fut alors établie à $4,447,000, somme qui comprend ces £180,400.

Pour garantir le remboursement de sa dette, la compagnie remit à la province à titre de gage, un montant égal, soit $4,447,000 d'obligations par elle émises, cautionnées par The Canadian Northern Railway Company et comportant première hypothèque sur le réseau Halifax et Southwestern. La province est encore détentrice de ces obligations, dont elle encaisse les coupons à leur échéance.

Sous la convention originaire, la compagnie de chemins de fer n'avait pas remis de valeurs à la province, la seule garantie était l'hypothèque, maintenant radiée.

L'avance de $13,500 par mille consentie à la compagnie fut effectuée en espèces, la province ayant contracté à cet effet un emprunt à Londres au moyen d'une émission d'obligations. Le taux d'intérêt des obligations de la compagnie détenues par la province compense presque—moins un quart de un pour cent—celui que paie la province sur ses propres obligations, cette légère différence résultant de ce que les premières ont été émises au-dessous du pair.

Lorsque la compagnie aura payé sa dette, les subsides provinciaux qu'elle aura encaissés seront exactement de $3,200 par mille.

COLOMBIE–BRITANNIQUE.

Chemins de fer.	Garantie autorisée.	Valeur au pair des obligations émises.	Montant de la garantie effective.
	$	$	$
Canadian North Pacific Ry	47,975,000	40,157,527	33,013,467
Pacific Great Eastern Ry	20,160,000	20,160,000	18,035,198
Total	68,135,000	60,317,527	51,048,665

Aux chiffres qui précèdent, sont venus s'ajouter en 1916, $11,550,000 d'obligations du Pacific Great Eastern, dont la garantie fut autorisée par la Législature. L'état officiel de 1918 a omis cette somme.

MANITOBA.

Les garanties suivantes ont été consenties en faveur du Canadian-Northern Railway Co.

1,273·73 milles, réseau principal et embranch. au Manitoba, à	$10,000	par mille	$12,437,286 66
332·30 " " " "	$13,000	"	4,320,000 00
287·28 " division de Port Arthur	$20,000	"	5,745,586 67
terminus de Winnipeg			3,000,000 00
Total des garanties			$25,502,873 33
Canadian Northern Manitoba Ry. 12·3 milles à $13,000 par mille			$ 16,680 00

NOUVEAU-BRUNSWICK.

Chemins de fer.	Montant des garanties.	Acquises et payées.
	$ c.	$ c.
New Brunswick and Seaboard	297,000 00	297,000 00
Southampton	155,000 00	155,000 00
St. John and Quebec	6,400,000 00	3,597,898 70
Fredericton and Grand Lake	465,000 00	465,000 00
Total	7,317,000 00	4,514,898 70

QUÉBEC.

Garantie d'obligations en faveur de The Montreal and Western Railway Company, à concurrence de $224,000.

TRAFIC.

VOYAGEURS TRANSPORTÉS.

Année.	Voyageurs.	Année.	Voyageurs.
1910	35,894,575	1915	49,322,035
1911	37,097,718	1916	* 43,503,459
1912	41,124,181	1917	* 48,106,530
1913	46,203,765	1918	* 44,948,638
1914	46,702,280	1919	43,754,194

*Chiffres corrigés.

MARCHANDISES TRANSPORTÉES.

Année.	Tonnes (2,000 liv.)	Année.	Tonnes (2,000 liv.)
1875	5,670,837	1910	74,482,866
1880	9,938,858	1911	79,884,282
1885	14,659,271	1912	89,444,331
1890	20,787,469	1913	106,992,710
1895	21,524,421	1914	106,393,989
1900	35,946,183	1915	87,204,833
1905	50,793,957	1916	109,659,088
1906	57,966,713	1917	121,916,272
1907	63,866,135	1918	127,543,687
1908	63,071,167	1919	116,699,572
1909	66,842,258		

Dans les calculs qui suivent, on a pris pour base la longueur des voies uniques. telle qu'elle figure au tableau 1.

MOUVEMENT DES VOYAGEURS.

Voyageurs transportés 1 mille:

1910	2,466,729,664	1915	2,483,708,745
1911	2,605,968,924	1916	2,727,122,648
1912	2,910,251,636	1917	3,150,127,428
1913	3,265,656,080	1918	3,190,025,682
1914	3,089,031,194	1919	3,074,664,369

Voyageurs transportés 1 mille, par mille de voies:

1910	99,742	1915	69,802
1911	102,597	1916	72,611
1912	108,888	1917	79,829
1913	111,353	1918	82,050
1914	100,309	1919	79,048

Voyageurs transportés, par mille de voies:

1910	1,451	1915	1,299
1911	1,560	1916	* 1,162
1912	1,539	1917	* 1,246
1913	1,576	1918	* 1,156
1914	1,516	1919	1,125

*Chiffres corrigés.

Moyenne des recettes par voyageur et par mille:

1910	1·866	1915	2·021
1911	1·944	1916	1·954
1912	1·943	1917	1·946
1913	1·973	1918	2·122
1914	2·007	1919	2·557

Recettes provenant du transport des voyageurs:

1910	$ 46,018,880	1915	$ 50,173,267
1911	50,566,894	1916	53,097,643
1912	50,543,664	1917	61,290,291
1913	64,441,430	1918	67,089,363
1914	62,012,296	1919	78,609,871

Recettes provenant des trains de voyageurs:

1910	$ 52,956,219	1915	$ 60,699,935
1911	58,317,998	1916	66,763,261
1912	65,048,187	1917	80,767,114
1913	74,431,994	1918	88,192,056
1914	72,564,203	1919	102,380,357

Moyenne des recettes par voyageur:

1910	$ 1·282	1915	$ 1·083
1911	1·360	1916	* 1·221
1912	1·375	1917	* 1·274
1913	1·394	1918	* 1·493
1914	1·328	1919	1·797

*Chiffres corrigés.

Nombre moyen des voyageurs par train:

1910	59	1915	50
1911	60	1916	53
1912	62	1917	59
1913	62	1918	64
1914	59	1919	63

Nombre moyen des voyageurs par wagon:

1910	..	1915	14
1911	..	1916	14
1912	..	1917	16
1913	15	1918	17
1914	14	1919	17

Moyenne du nombre des wagons par train de voyageurs:

1913	5·6	1917	5·7
1914	5·7	1918	5·8
1915	5·4	1919	6·1
1916	5·5		

Moyenne du parcours des voyageurs (milles):

1910	69	1915	54
1911	70	1916	55
1912	71	1917	59
1913	71	1918	63
1914	66	1919	70

En moyenne, chacun des wagons d'un train de voyageurs a donné une recette de 34.4 cents par mille, en comprenant tous les genres de wagons qui constituent un train de voyageurs.

Tonnes transportées 1 mille:

TRAFIC DES MARCHANDISES.

1910	15,712,127,701	1915	17,661,309,723
1911	16,048,478,295	1916	28,195,364,264
1912	19,558,190,527	1917	31,186,707,851
1913	23,032,951,596	1918	31,029,072,279
1914	22,063,294,685	1919	27,724,379,202

Tonnes transportées 1 mille, par mille de voies:

1910	635,321	1915	496,355
1911	631,829	1916	753,202
1912	731,776	1917	807,948
1913	785,820	1918	798,093
1914	716,359	1919	712,783

Moyenne des recettes par tonne et par mille:

1910	0·739	1915	0·751
1911	0·777	1916	0·653
1912	0·757	1917	0·690
1913	0·758	1918	0·736
1914	0·742	1919	0·962

Moyenne des tonnes transportées, par chaque train:

1910	311	1915	344
1911	305	1916	411
1912	325	1917	436
1913	342	1918	457
1914	353	1919	442

Nombre moyen des wagons chargés, par train de marchandises:

1910	18·15	1915	18·06
1911	18·03	1916	19·65
1912	18·19	1917	19·59
1913	18·00	1918	19·77
1914	18·40	1919	18·85

Nombre moyen de tonnes par wagon chargé:

1910	17·13	1915	18·43
1911	16·91	1916	20·91
1912	17·87	1917	22·24
1913	19·01	1918	23·09
1914	19·18	1919	23·46

Moyenne du parcours, en milles:

1913	216	1917	256
1914	217	1918	243
1915	202	1919	238
1916	257		

Moyenne des recettes, par tonne:

1913	$ 1·636	1917	$ 1·765
1914	1·614	1918	1·789
1915	1·520	1919	2·286
1916	1·679		

Relevé du tonnage des marchandises par mille de ligne, depuis 1875:

1875	1,180	1910	3,012
1881	1,646	1916	2,929
1887	1,342	1917	3,159
1893	1,466	1918	3,281
1898	1,706	1919	3,000
1904	2,475		

Recettes brutes par train-mille, tous trains:

1910	$ 2·036	1915	$ 2·143
1911	2·103	1916	2,358
1912	2·174	1917	2·683
1913	2,263	1918	3·005
1914	2·253	1919	3·688

Recettes par tonne de marchandises:

1910	$ 1·560	1915	$ 1·520
1911	1·561	1916	1·679
1912	1·655	1917	1,766
1913	1·636	1918	1·789
1914	1·614	1919	2·286

Recettes par voyageur:

1910	$ 1·282	1915	$ 1·208
1911	1·363	1916	1·083
1912	1·375	1917	1·140
1913	1·394	1918	1·322
1914	1·328	1919	1·797

Recettes provenant des marchandises, par train de marchandises et par mille:

1910	$ 2·316	1915	$ 2·279
1911	2·376	1916	2·686
1912	2·494	1917	3·006
1913	2·595	1918	3·359
1914	2·619	1919	4·256

Recettes provenant des voyageurs, par train de voyageurs et par mille:

1910	$ 1·313	1915	$ 1·016
1911	1·348	1916	1·042
1912	1·390	1917	1·160
1913	1·223	1918	1·352
1914	1·185	1919	1·614

MARCHANDISES TRANSPORTEÉS.

—	1915.	1916.	1917.	1918.	1919.
	tonnes.	tonnes.	tonnes.	tonnes.	tonnes.
Produits agricoles—					
Grain	9,159,793	18,957,627	16,491,090	13,985,361	11,285,463
Farine	2,514,609	3,184,922	3,374,965	3,919,476	3,051,415
Autres produits de meunerie	1,486,665	1,685,147	1,684,176	1,722,985	1,534,421
Foin	1,211,835	1,323,954	1,042,395	1,522,626	1,650,194
Tabac	38,580	47,694	44,482	51,252	56,508
Coton	108,877	143,950	154,256	349,385	170,657
Fruits et légumes	1,474,314	1,299,063	1,649,779	1,604,126	1,769,150
Autres produits agricoles	391,236	463,354	686,311	722,459	617,655
Produits animaux—					
Bétail	1,387,103	1,428,887	1,554,560	1,515,471	1,752,176
Viandes préparées	608,062	630,992	645,094	764,121	1,073,921
Autres salaisons	395,364	615,701	596,349	644,023	946,949
Volaille, gibier et poisson	282,856	360,892	373,514	424,728	550,115
Laine	41,156	105,912	62,456	90,455	73,557
Cuirs et peaux	211,411	277,580	249,794	250,713	281,055
Autres produits animaux	430,705	486,395	499,120	559,821	596,443
Produits miniers—					
Houille anthracite	6,477,642	7,057,628	7,623,874	9,033,037	7,361,435
Houille bitumineuse	16,114,480	18,122,835	21,782,444	25,076,008	23,440,474
Coke	1,171,427	1,772,854	1,641,488	1,735,596	1,354,697
Minerais	3,524,211	5,610,548	5,570,215	5,491,452	4,084,964
Pierre, sable, etc	4,841,415	3,801,874	3,910,562	3,850,855	3,402,681
Autres produits miniers	998,360	1,484,345	2,006,054	2,002,543	1,765,570
Produits forestiers—					
Bois de sciage	7,985,885	8,551,087	10,100,749	10,478,969	9,955,898
Autres produits forestiers	5,990,670	8,007,442	8,989,933	10,372,485	11,298,507
Produits fabriqués—					
Pétrole et autres huiles	868,214	1,117,315	1,414,800	1,636,594	2,035,899
Sucre	707,714	744,866	797,763	912,113	899,984
Approvisionnements de navires	28,961	81,768	108,958	133,168	66,129
Fer en gueuse et en matte	488,216	1,259,343	1,723,249	1,745,383	1,460,466
Rails de fer et acier	450,764	749,993	1,100,245	1,104,996	1,475,576
Fonte et machines	891,063	1,316,572	1,920,301	1,997,184	1,638,116
Métal en barre et en tôle	635,150	1,213,797	1,562,313	1,784,228	1,544,779
Ciment, briques et chaux	2,419,240	2,216,868	2,698,166	2,192,898	1,883,550
Instruments aratoires	285,491	366,461	469,142	529,677	469,230
Camions, voitures, outils, etc	339,749	516,368	672,939	566,720	567,194
Vins, liqueurs et bières	247,944	269,271	218,977	223,350	193,091
Articles de ménage et ameublement.	295,496	366,399	438,483	499,751	443,875
Autres produits fabriqués	4,928,391	6,648,762	8,795,971	9,036,745	8,164,138
Marchandises	5,272,163	4,622,224	6,070,858	5,047,616	4,421,320
Divers	2,393,123	2,748,398	3,151,203	3,952,372	3,362,320

—	1915.	1916.	1917.	1918.	1919.
	tonnes.	tonnes.	tonnes.	tonnes.	tonnes.
Produits agricoles	16,385,909	27,105,711	25,127,453	23,877,670	20,135,463
Produits animaux	3,356,657	3,906,359	3,980,887	4,249,332	5,274,216
Produits miniers	33,127,535	37,850,084	42,534,637	47,189,491	41,409,821
Produits forestiers	13,976,555	16,558,529	19,090,682	20,851,454	21,254,405
Produits fabriqués	12,586,393	16,867,782	21,921,309	22,362,807	20,842,027
Marchandises	5,272,163	4,622,224	6,070,858	5,047,616	4,421,320
Divers	2,393,123	2,748,398	3,151,203	3,952,372	3,362,320
Totaux	*b* 87,204,838	109,659,087	*c*121,916,272	*d*127,543,687	116,699,572

(*b*) 106,503 tonnes non classifiées. (*c*) 39,244 tonnes non classifiées. (*d*) 12,945 tonnes non classifiées.

SOURCES DU TRAFIC.

—	1915.	1916.	1917.	1918.	1919.
	tonnes.	tonnes.	tonnes.	tonnes.	tonnes.
Ayant son origine au Canada........	49,364,052	62,950,122	67,134,164	68,385,790	63,556,991
Reçu par les voies ferrées américaines....	22,134,118	26,287,034	31,330,530	34,039,620	31,645,130
Total, origine canadienne....	71,498,170	89,237,156	98,464,694	102,425,410	95,202,121
Reçu par les réseaux de connexion........	15,706,668	20,421,932	23,451,578	25,118,277	21,497,451
Total du trafic...............	87,204,838	109,659,088	121,916,272	127,543,687	116,699,572

Le trafic total présente en 1919 une diminution de 10,844,115 tonnes sur 1918; on constate également une décroissance de 7,203,289 tonnes dans les marchandises d'origine canadienne.

Circulation des wagons à marchandises.	1915.	1916.	1917.	1918.	1919.
	milles.	milles.	milles.	milles.	milles.
Wagons à marchand., chargés.	958,425,805	1,348,212,128	1,402,552,028	1,343,301,681	1,181,758,126
" vides...	387,179,212	576,255,686	561,127,805	494,404,216	497,882,365
" cambuses...............	45,669,172	63,344,375	66,728,241	64,419,008	59,472,896
Total............	1,391,274,189	1,987,812,189	2,030,408,074	1,902,124,905	1,739,113,387

Circulation des wagons des trains de voyageurs.	1915.	1916.	1917.	1918.	1919.
	milles.	milles.	milles.	milles.	milles.
Wagons à voyageurs....................	126,421,006	133,423,951	135,419,724	127,866,571	127,018,520
Wagons-lits, wagons-salons, etc..........	53,632,104	56,565,727	59,489,362	53,808,982	58,181,799
Autres wagons..........................	86,630,228	90,909,724	108,416,453	108,472,381	112,074,695
Total.......................	266,683,338	280,899,402	303,325,539	290,147,934	297,275,014

Circulation des trains productifs de revenus:

—	1914.	1915.	1916.	1917.	1918.	1919.
	milles.	milles.	milles.	milles.	milles.	milles.
Trains de voyageurs........	45,219,048	41,648,243	42,449,022	44,083,575	41,850,189	41,048,124
Trains de marchandises.....	55,343,193	43,661,573	60,036,984	62,863,724	60,143,014	55,034,882
Trains mixtes..............	7,126,841	7,736,391	8,499,073	8,746,811	7,787,636	7,652,411
Trains spéciaux............	206,190	172,272	90,811	102,990	76,721	97,418
Total.........	107,895,272	93,218,479	111,075,890	115,797,100	109,857,560	103,832,835
Trains non productifs de revenus................	4,911,928	1,955,104	3,338,181	3,627,901	4,158,919	4,159,658

Circulation des locomotives:

Genre de locomotive.	1914.	1915.	1916.	1917.	1918.	1919.
	milles.	milles.	milles.	milles.	milles.	milles.
Marchandises	58,675,214	47,731,635	66,491,134	68,983,629	63,921,041	60,080,642
Voyageurs	45,069,967	41,006,923	42,215,551	44,005,835	40,870,513	42,296,331
Mixtes	10,276,245	7,561,213	7,610,281	8,612,666	7,897,536	7,871,917
De manœuvre	22,937,611	19,897,242	23,586,669	28,509,069	28,625,512	26,519,327
Spéciales	169,719	157,031	5,062,813	153,099	5,438,603	157,947
Total	137,128,756	116,354,044	144,966,448	150,264,298	146,753,205	136,926,164

BILAN.

AVOIR.

—	1918.		1919.	
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Recettes brutes d'exploitation	330,220,149 95		382,976,901 41	
Dépenses d'exploitation	273,955,435 79		341,866,509 01	
Recettes nettes de l'exploitation		56,264,714 16		41,110,392 40
Opérations extérieures:				
Recettes	5,423,530 94		8,802,803 72	
Dépenses	3,744,180 08		6,831,555 34	
Recettes nettes	1,679,350 86		1,971,248 38	
Autres sources de revenus	19,627,863 92	21,307,214 78	18,501,190 97	20,472,439 35
		77,571,928 94		61,582,831 75
A déduire taxes		4,711,262 84		5,316,713 75
Revenu brut		72,860,666 10		56,266,118 00
Déductions:				
Location d'autres voies	$ 3,491,478 94		3,745,795 56	
Autres loyers	6,873,321 18		5,675,530 49	
Perte sur propriétés distinctes des réseaux			2,673,248 13	
Intérêt de la dette consolidée	30,665,899 36		30,974,059 78	
Autre intérêt	9,182,886 61		12,123,201 28	
Fonds d'amortissement	9,733 33		19,260 18	
Autres déductions	2,417,146 10	54,532,437 39	2,319,703 29	57,530,798 71
Revenu net		18,328,228 71	Perte nette.	1,264,680 71
Disposition du revenu net:				
Dividendes ordinaires	26,876,705 16		26,899,267 66	
" privilégiées	10,331,172 14		10,331,172 14	
Additions et améliorations	209 43		879 95	
Réserve et divers	195,831 57	37,403,499 44	323,721 18	37,553,281 03
Balance au débit de profits et pertes		$ 19,075,270 73		$ 38,817,961 74

RECETTES BRUTES.

—	1918.		1919.	
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Sur terre—				
Marchandises	228,244,416 07		266,825,881 94	
Voyageurs	67,089,362 62		78,609,870 97	
Excédents de bagages	595,790 35		573,322 28	
Wagons-lits	3,179,760 94		3,716,450 77	
Wagons-salons	262,576 39		274,505 07	
Service postal	3,288,733 75		3,399,830 60	
Messagerie	9,824,583 29		10,744,374 20	
Autres trains voyageurs	64,024 66		49,744 50	
Lait	550,416 08		621,277 11	
Transbordements	2,917,752 37		2,680,376 61	
Trains spéciaux	89,677 79		84,763 43	
Autres trains de marchandises	36,920 15		27,529 62	
Rechargement aux ports	1,529 61		62,588 80	
Totaux	....	316,145,544 07	....	367,670,515 90
Sur eau—				
Marchandises	2,266,102 13		2,455,033 14	
Voyageurs	432,537 50		413,878 30	
Excédents de bagages	2,995 71		1,579 28	
Autres services de voyageurs	....		....	
Service postal	20,564 70		18,609 60	
Messagerie	25,476 65		15,763 30	
Service spécial	....		....	
Autres	Dt. 139,749 47		243 35	
Totaux...—	....	2,608,027 22	....	2,905,106 97
Accessoires:				
Buffets et wagons-restaurants	3,336,808 34		4,390,981 69	
Hôtels et restaurants	627,518 13		779,016 66	
Privilèges dans les gares, trains, etc	98,847 47		109,579 43	
Consigne de bagages	88,479 48		136,178 98	
Entreposage—marchandises	342,772 95		525,816 15	
Entreposage—bagages	85,052 19		127,072 36	
Surestaries	1,936,611 52		2,120,298 26	
Télégraphe et téléphone	281,167 59		91,731 82	
Elévateurs à grain	888,454 99		1,113,683 16	
Parcs à bestiaux	24,859 27		24,654 00	
Location de bâtiments, etc	1,488,020 86		1,547,598 07	
Divers	1,918,485 88		1,367,695 61	
Totaux	....	11,117,078 67	....	12,334,306 19
Facilités combinées, balance cr	....	349,499 99	....	66,972 35
Recettes brutes	....	330,220,149 95	....	382,976,901 41

Augmentation en 1919 sur 1918, $52,756,751.46.
Pour le détail des recettes nettes, voir tableau 5.
Recettes brutes par mille de ligne:

1875	$4,053	1912	8,209
1880	3,275	1913	8,760
1885	2,993	1914	7,894
1890	3,562	1915	5,616
1895	2,928	1916	6,943
1900	4,006	1917	8,051
1905	5,197	1918	8,493
1910	7,034	1919	9,846
1911	7,430		

Relation des dépenses d'exploitation aux recettes brutes.

Année.	Recettes. Des voyageurs.	Recettes. Des marchandises et transbordements.	Recettes. Autres.	Recettes. Total, recettes brutes.	Total des dépenses d'exploitation.	Recettes nettes de l'exploitation.	Pourcentage des dépenses d'exploitation par rapport aux recettes brutes de l'exploitation.
	$	$	$	$	$	$	
1910	52,956,219	117,494,484	3,505,514	173,956,217	120,405,440	53,550,777	69·2
1911	58,317,998	126,570,534	3,844,962	188,733,494	131,034,785	57,698,709	69·4
1912	65,048,187	149,961,140	3,494,426	219,403,753	150,726,540	68,677,213	68·7
1913	74,431,994	177,089,373	5,181,336	256,702,703	182,011,690	74,691,013	70·9
1914	72,564,203	165,753,731	4,765,605	243,083,539	178,975,259	64,108,280	73·6
1915	60,699,935	134,488,304	4,654,833	199,843,072	147,731,099	52,111,973	73·9
1916	53,097,643	185,806,168	*22,984,843	261,888,654	180,542,259	81,346,395	68·9
1917	61,290,291	217,625,963	*31,855,225	310,771,479	222,890,637	87,880,842	71·7
1918	88,192,056	231,813,389	10,214,705	330,220,150	273,955,436	56,264,714	82·96
1919	102,380,357	270,463,390	10,133,154	382,976,901	341,866,509	41,110,392	89·27

*Y compris excédents de bagages, wagons-lits et wagons-salons, service postal, messagerie, lait, autres trains de voyageurs, buffets et wagons-restaurants pour ces années seulement. Pour les autres années, ces recettes figurent dans la colonne des voyageurs. En 1916, ces différentes recettes se totalisaient par $16,192,941 et en 1917 par $19,476,823.

Dépenses d'exploitation.

Année.	Par mille de voies.	Par train-mille (tous trains). Recettes par train-mille.	Par train-mille (tous trains). Dépenses par train-mille.
	$	$	$
1899	2·360	1·192	0·779
1900	2·701	1·282	0·864
1901	2·777	1·366	0·944
1902	3·064	1·501	1·028
1903	3·554	1·591	1·117
1904	3·837	1·634	1·216
1905	3·904	1·614	1·213
1906	4·080	1·723	1·198
1907	4·621	1·953	1·381
1908	4·672	1·869	1·364
1909	4·340	1·816	1·309
1910	4·869	2·036	1·409
1911	5·159	2·103	1·460
1912	5·640	2·174	1·493
1913	6·211	2·263	1·604
1914	5·812	2·253	1·659
1915	4·152	2·144	1·585
1916	4·823	2·358	1·623
1917	5·774	2·682	1·925
1918	7·046	3·006	2·494
1919	8·789	3·682	3·292

DÉPENSES D'EXPLOITATION EN 1919.

		Pourcentage.
Voies, ponts, viaducs, etc.	69,034,242 27	20·19
Matériel	78,397,270 13	22·93
Trafic	6,545,932 50	1·91
Transports—par terre	170,382,033 76	49·83
" —par eau	2,168,889 52	0·63
Opérations diverses	5,606,045 50	1·64
Frais généraux	9,739,448 93	2·84
Traction (placement) —Cr.	7,353 60	0·03
Total	341,866,509 01	
Augmentation sur 1918	67,911,073 22	

DÉPENSES D'EXPLOITATION.

—	1916.		1917.		1918.	
	$ c.	Pourcent.	$ c.	Pourcent.	$ c.	Pourcent.
Voies, ponts, viaducs, etc.	36,040,945 06	19·96	41,154,193 11	18·46	51,614,857 71	18·84
Matériel	35,822,484 20	19·84	46,371,178 39	20·80	57,304,234 84	20·92
Trafic	5,560,515 12	3·08	6,236,810 91	2·79	6,342,393 99	2·32
Transports—par terre	92,882,661 24	51·45	114,327,343 71	51·29	145,107,396 15	52·96
" —par eau	182,824 13	0·10	3,271,892 62	1·47	1,552,958 83	0·56
Opérations diverses	3,279,588 42	1·81	3,962,543 94	1·78	4,443,665 75	1·62
Frais généraux	6,781,574 19	3·75	7,584,881 55	3·40	7,597,985 10	2·77
Traction (placement)	10,333 38	0·01	18,207 15	0·01	8,056 58	0·01
Total	180,512,258 98		222,890,637 08		273,955,435 79	

DÉPENSES D'EXPLOITATION.

Année.	Coût de l'entretien des voies.	Longueur des voies.	Coût par mille de voies.	Année.	Coût de l'entretien du matériel roulant.	Longueur des voies.	Coût par mille de voies.
	$		$		$		$
1910	27,035 603	24,731	1,093	1910	26,002,301	24,731	1,051
1911	29,245,093	25,400	1,151	1911	26,127,638	25,400	1,028
1912	31,514,098	26,727	1,179	1912	29,811,510	26,727	1,115
1913	35,933,322	29,336	1,224	1913	37,289,718	29,336	1,271
1914	35,292,226	30,795	1,146	1914	36,375,330	30,795	1,181
1915	28,762,906	35,582	808	1915	28,156,261	35,582	791
1916	36,040,045	37,434	962	1916	35,822,484	37,434	956
1917	41,154,193	38,604	1,066	1917	46,371,178	38,604	1,201
1918	51,614,857	38,879	1,327	1918	57,304,234	38,879	1,473
1919	69,034,242	38,896	1,775	1919	78,397,270	38,896	2,017

TAXES.

Provinces.	1916.	1917.	1918.	1919.
	$	$	$	$
Nouvelle-Ecosse	1,381 31	437 36	1,705 13	964 00
Nouveau-Brunswick	3,902 26	58,740 06	58,446 21	76,211 61
Québec	617,686 15	659,049 59	624,816 36	811,564 52
Ontario	1,510,007 84	2,148,141 12	1,693,129 83	1,974,185 48
Manitoba	247,300 07	396,924 52	337,140 82	212,273 30
Saskatchewan	107,659 74	251,575 68	163,186 37	259,027 80
Alberta	146,400 74	189,812 47	210,067 33	526,565 30
Colombie Britannique	343,643 55	326,122 51	749,422 79	649,558 05
Yukon	6,845 04	6,805 27	6,826 17	6,821 05
Non réparties	112,060 76			285,880 15
Hors du Canada	224,913 91	316,563 84	166,347 82	258,381 70
Total	3,321,801 37	4,354,172 52	4,011,088 38	5,061,432 96

L'île du Prince-Edouard ne possède pas d'autre chemin de fer que le Prince-Edward Island Ry. qui appartient à l'Etat et n'est, par conséquent, pas assujetti à l'impôt.

TRAITEMENTS, APPOINTEMENTS ET SALAIRES.

Année.	Nombre du personnel.	Traitements, appointements et salaires.	Pourcentage des recettes brutes.	Pourcentage des dépenses d'exploitation.
		$		
1910	123,768	67,167,793	38·61	55·78
1911	141,224	74,613,738	39·53	56·94
1912	155,901	94,237,623	39·79	57·92
1913	178,652	115,749,825	45·09	63·59
1914	159,142	111,762,972	45·97	62·43
1915	124,142	90,215,727	45·15	61·09
1916	144,770	104,300,647	39·82	57·95
1917	146,175	129,626,187	41·85	58·34
1918	143,493	152,274,953	46·14	55·59
1919	158,777	208,939,995	54·56	61·12

TRAITEMENTS, APPOINTEMENTS ET SALAIRES.

Nos d'ordre.	1915.	1916.	1917.	1918.	1919.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1 à 5 Siège social—Direction	10,122,122 04	10,335,711 11	14,957,705 43	17,075,814 44	22,985,070 54
6 à 26 Entretien de la voie et du matériel et construction.	37,824,178 90	44,001,341 77	53,237,311 21	64,432,547 93	93,308,553 59
27 à 29 Trafic extérieur	683,857 08	978,043 93	715,306 98	738,057 19	1,403,463 63
30 à 40, 46 – 47, 59 à 65 Personnel affecté à différents services de l'exploitation	18,014,089 76	19,117,544 62	26,306,422 37	30,310,862 42	42,332,795 32
41 à 45 Personnel des dépôts	4,742,048 21	5,653,385 13	7,031,963 84	8,665,250 22	11,353,453 60
49 à 58 Personnel des trains	18,829,431 02	24,214,615 44	27,377,475 41	31,052,420 68	37,556,657 93
Total	90,215,727 01	104,309,642 00	129,626,185 24	152,274,952 88	208,939,994 61

PERSONNEL CLASSIFIÉ, 1919.

Personnel classifié. (A)	Moyenne du nombre des employés.	Heures de travail et rémunération.	
		Total des heures de travail durant l'année.	Traitements, appointements et salaires, payés durant l'année.
			$ c.
1 Fonctionnaires supérieurs	761	2,151,493	3,433,222 52
2 Chefs des services	1,157	4,618,485	2,883,670 12
3 Commis	14,143	35,422,207	15,672,946 14
4 Messagers et huissiers	439	1,318,342	317,239 16
5 Sous-ingénieurs et dessinateurs	479	1,243,259	677,992 60
6 Contremaîtres E. V. & S. (autres que nos 7 et 25)	920	2,755,396	1,465,468 03
7 Contremaîtres de section	5,812	13,058,862	8,302,347 25
8 Chefs d'ateliers, service du matériel	137	359,451	283,676 24
9 Contremaîtres d'équipes et autres services du matériel	1,617	4,285,803	3,146,432 26
10 Machinistes	4,430	10,351,399	7,097,735 58
11 Chaudronniers	1,512	4,564,244	2,741,275 40
12 Forgerons	631	1,442,866	981,846 80
13 Maçons (pierre et brique)	67	143,477	83,959 86
14 Charpentiers en fer	46	119,732	52,243 85
15 Charpentiers-menuisiers	5,336	12,358,497	7,182,751 26
16 Peintres et tapissiers-bourreurs	1,435	3,018,117	1,803,523 99
17 Electriciens	522	1,228,611	753,436 09
18 Serre-freins (à air)	284	646,401	377,441 03
19 Inspecteurs de wagons	1,844	5,210,681	2,916,116 76
20 Ouvriers réparant les wagons	3,536	8,809,102	4,780,439 06
21 Autres corps de métier	7,061	16,213,114	8,918,123 51
22 Aides et apprentis mécaniciens	6,279	14,636,363	6,325,354 10
23 Cantonniers et poseurs	20,377	55,297,279	20,261,836 46
24 Autres journaliers et manouvriers	13,486	34,602,788	11,858,877 71
25 Contremaîtres des équipes de construction et des trains de construction	263	710,877	395,204 13
26 Hommes constituant ces équipes (n° 25)	4,736	11,351,268	3,580,464 22
27 Agents solliciteurs (voyageurs)	272	759,881	457,863 91
28 Employés des agences à l'étranger	104	218,852	188,289 44
29 Autres employés du trafic	941	2,044,851	757,310 28
30 Expéditeurs et directeurs des trains	533	1,445,625	1,384,179 94
31 Télégraphistes, téléphonistes et signaleurs	1,889	5,730,441	3,487,093 33
32 Télégraphistes et téléphonistes des disques et arrêts	169	607,778	257,872 24
33 Aiguillleurs (non télégraphistes)	369	1,252,672	504,162 82
34 Commis de télégraphe	340	1,068,106	545,190 84
35 Agents, télégraphistes	2,960	9,115,645	5,496,877 24
36 Employés de gares et stations (non télégraphistes)	717	2,189,964	1,140,030 78
37 Chefs et sous-chefs de gares et stations	94	289,438	119,049 16
38 Personnel des gares et stations (autres que nos 3, 34, 35, 36 et 47)	9,524	26,013,838	10,151,617 64
39 Chefs des dépôts et parcs	330	1,106,545	801,594 97
40 Sous-chefs des dépôts et parcs (non commis)	143	504,269	322,427 16
41 Mécaniciens des dépôts	1,065	3,520,204	2,382,841 10
42 Chauffeurs des dépôts et leurs aides	1,123	3,589,109	1,721,854 61
43 Conducteurs de train, des dépôts	1,199	3,707,106	2,390,481 91
44 Serre-freins des dépôts	2,516	6,835,199	4,350,005 11
45 Aiguilleurs des dépôts	424	1,337,155	508,270 78
46 Autre personnel des dépôts et parcs	292	837,354	234,834 20
47 Palefreniers	1,538	4,222,437	1,829,959 63
48 Surveillants et journaliers des remises aux machines	3,545	11,237,379	4,344,343 11
49 Mécaniciens et wattmen des trains de marchandises	3,271	9,272,768	7,405,250 87
50 Chauffeurs des trains de marchandises et leurs aides	3,739	9,930,198	6,035,864 39
51 Conducteurs des trains de marchandises	2,549	8,425,207	5,713,815 88
52 Serre-freins et signaleurs des trains de marchandises	5,592	17,416,252	9,351,532 44
53 Mécaniciens et wattmen des trains de voyageurs	968	2,583,818	2,627,243 26
54 Chauffeurs des trains de voyageurs et leurs aides	982	2,572,415	1,975,060 37
55 Conducteurs des trains de voyageurs	738	3,154,588	1,719,510 79
56 Préposés aux bagages, sur trains de voyageurs	665	2,007,572	1,125,373 53
57 Serre-freins et signaleurs des trains de voyageurs	991	2,774,397	1,545,429 45
58 Autre personnel circulant sur les trains	50	128,569	57,576 95
59 Garde-barrières	674	2,220,683	780,808 34
60 Gardiens de ponts tournants	108	369,602	152,526 78
61 Employés sur matériel flottant	1,781	10,089,458	1,808,737 01
62 Employés aux messageries	757	1,924,037	674,503 1
63 Inspecteurs et policiers	698	2,384,539	841,538 96
64 Tous autres employés à la traction	804	2,628,519	1,014,457 52
65 Tous autres employés	7,013	20,962,475	6,440,989 94
Total	158,777	431,397,059	208,939,994 6

Moyenne de la rémunération du personnel des chemins de fer, par heure, en 1917, 1918 et 1919.

—	1917	1918	1919
1 Fonctionnaires supérieurs	....	....	....
2 Chefs des services	....	....	....
3 Commis	·280	·307	·442
4 Messagers et huissiers	·117	·178	·240
5 Sous-ingénieurs et dessinateurs	·355	·409	·545
6 Contremaîtres E. V. & S. (autres que n[os] 7 et 25)	·355	·394	·531
7 Contremaîtres de section	·279	·314	·635
8 Chefs d'ateliers, service du matériel	·487	·540	·787
9 Contremaîtres d'équipes et autres, service du matériel	·385	·457	·734
10 Machinistes	·422	·467	·685
11 Chaudronniers	·394	·455	·600
12 Forgerons	·250	·423	·680
13 Maçons (pierre et brique)	·350	·431	·585
14 Charpentiers en fer	·305	·334	·436
15 Charpentiers-menuisiers	·304	·368	·581
16 Peintres et tapissiers-bourreurs	·296	·362	·597
17 Electriciens	·323	·373	·613
18 Serre-freins (à air)	·387	·342	·583
19 Inspecteurs de wagons	·298	·321	·559
20 Ouvriers réparant les wagons	·263	·321	·542
21 Autres corps de métiers	·296	·350	·550
22 Aides et apprentis mécaniciens	·237	·298	·432
23 Cantonniers et poseurs	·206	·237	·366
24 Autres journaliers ou manouvriers	·219	·252	·342
25 Contremaîtres des équipes de construction et des trains de construction	·363	·329	·555
26 Hommes constituant ces équipes (n° 25)	·212	·268	·315
27 Agents solliciteurs (voyageurs)	·473	·471	·602
28 Employés des agences à l'étranger	·557	·802	·860
29 Autres employés du trafic	·388	·445	·370
30 Expéditeurs et directeurs des trains	·623	·704	·957
31 Télégraphistes, téléphonistes et signaleurs	·308	·382	·608
32 Télégraphistes et téléphonistes des disques et arrêts	·258	·338	·424
33 Aiguilleurs (non télégraphistes)	·187	·207	·402
34 Commis de télégraphe	·284	·328	·510
35 Agents-télégraphistes	·318	·381	·602
36 Employés des gares et stations (non télégraphistes)	·322	·361	·520
37 Chefs et sous-chefs de gares et stations	·243	·306	·411
38 Personnel des gares et stations (autres que n[os] 3, 34, 35, 36 et 47)	·225	·257	·390
39 Chefs des dépôts et parcs	·458	·507	·724
40 Sous-chefs des dépôts et parcs (non commis)	·333	·416	·639
41 Mécaniciens des dépôts	·422	·532	·676
42 Chauffeurs des dépôts et leurs aides	·264	·334	·479
43 Conducteurs de train, des dépôts	·389	·444	·644
44 Serre-freins des dépôts	·375	·412	·636
45 Aiguilleurs des dépôts	·201	·199	·380
46 Autre personnel des dépôts et parcs	·163	·203	·280
47 Palefreniers	·284	·303	·433
48 Surveillants et journaliers des remises aux machines	·212	·247	·386
49 Mécaniciens et wattmen des trains de marchandises	·538	·660	·798
50 Chauffeurs des trains de marchandises et leurs aides	·364	·437	·607
51 Conducteurs des trains de marchandises	·483	·560	·678
52 Serre-freins et signaleurs des trains de marchandises	·324	·338	·537
53 Mécaniciens et wattmen des trains de voyageurs	·688	·838	1·017
54 Chauffeurs des trains de voyageurs et leurs aides	·413	·559	·767
55 Conducteurs des trains de voyageurs	·589	·552	·798
56 Préposés aux bagages sur trains de voyageurs	·375	·359	·560
57 Serre-freins et signaleurs des trains de voyageurs	·372	·366	·556
58 Autre personnel circulant sur les trains	·296	·488	·448
59 Garde-barrières	·146	·175	·351
60 Gardiens des ponts tournants	·189	·232	·412
61 Employés sur matériel flottant	·133	·155	·179
62 Employés aux messageries	·171	·257	·350
63 Inspecteurs et policiers	·219	·248	·352
64 Tous autres employés à la traction	·213	·244	·385
65 Tous autres employés	·188	·220	·307
Total	·288	·331	·484

Classification des locomotives.

Locomotives.	1914.	1915.	1916.	1917.	1918.	1919.
	nomb.	nomb.	nomb.	nomb.	nomb.	nomb.
De trains de voyageurs	1,783	1,840	1,744	1,389	1,372	1,457
De trains de marchandises	3,028	2,912	3,077	3,490	3,603	3,610
De manœuvres	636	734	669	747	781	812

Wagons à voyageurs.

Wagons du service des voyageurs.	1914.	1915.	1916.	1917.	1918.	1919.
	nomb.	nomb.	nomb.	nomb.	nomb.	nomb.
De première classe	2,167	2,213	2,187	2,168	2,172	2,172
De seconde classe	627	632	706	687	595	618
Mixtes	491	486	409	418	406	396
D'immigrants	466	509	519	534	568	701
Wagons-restaurants	204	215	215	216	196	203
Wagons-salons	130	138	138	155	166	164
Wagons-lits	500	538	556	562	555	550
De bagages, de messageries et wagons-poste	1,378	1,457	1,458	1,462	1,514	1,513
Autres	39	138	138	175	204	195
Totaux	6,002	6,326	6,326	6,377	6,376	6,512

Capacité des wagons à marchandises.

—	1917.		1918.		1919.	
	Nombre.	Capacité en tonnes.	Nombre.	Capacité en tonnes.	Nombre.	Capacité en tonnes.
Fourgons	145,290	4,899,651	150,074	5,126,659	153,520	5,255,121
Plate-formes (ou trucs)	25,322	816,245	23,414	759,768	24,768	817,847
À bestiaux	7,883	232,185	8,556	253,350	9,189	272,590
À charbon	15,649	538,609	16,949	692,785	18,375	772,800
Citernes	731	35,134	485	16,306	419	14,340
Frigorifiques	5,324	155,510	5,893	176,890	6,022	180,800
Autres	3,390	137,122	3,664	141,012	4,965	185,797
Totaux	203,499	6,798,456	209,026	7,166,770	217,258	7,499,295

Combustible consommé par les locomotives.

Consommation, en tonnes:

Catégorie de locomotives.	1915.	1916.	1917.	1918.	1919.
	tonnes.	tonnes.	tonnes.	tonnes.	tonnes.
À trains de marchandises	3,642,056	5,273,546	5,675,606	5,852,935	5,185,560
" voyageurs	1,989,004	1,938,619	2,127,621	2,092,912	2,088,087
Mixtes	378,574	421,425	524,917	445,058	499,467
De manœuvres	854,651	1,053,739	1,463,820	1,454,384	1,345,598
De construction et spéciales	39,133	307,794	338,835	328,055	332,306
Total	6,903,418	8,995,123	10,130,799	10,173,344	9,451,018

Coût par tonne:

1915	$ 3 02	1918	$ 5 17
1916	3 11	1919	5 52
1917	3 63		

Volume et coût du combustible:

Année.	Tonnes.	Coût.
		$
1915	6,903,418	20,889,055
1916	8,995,123	27,961,186
1917	10,130,799	36,784,642
1918	10,173,344	52,630,430
1919	9,451,018	52,214,897

Analyse du combustible consommé en 1919:

Catégorie de locomotives	Houille.		Bois.	Autre combustible.		Total.	Milles parcourus.
	Anthracite.	Bitumineuse.		Pétrole.	Charbon de bois.		
	tonnes.	tonnes	cordes.	gallons.	boiss.	tonnes.	
À trains de marchandises	856	5,011,110	23,324	26,508,074	47,029	5,185,560	60,615,563
" voyageurs	....	1,994,725	8,813	14,537,474	39,453	2,088,087	42,333,309
Mixtes	3,049	488,598	2,647	1,061,712	4,665	499,467	8,591,046
De manœuvre	....	1,320,820	6,457	3,379,764	18,098	1,345,598	24,006,047
Spéciales	525	321,340	1,917	1,543,745	3,485	332,306	5,705,491
Total	4,430	9,136,593	43,158	47,030,769	112,730	9,451,018	141,251,456

Consommation de combustible, par locomotive et par 100 milles:

Catégorie de locomotives.	Combustible consommé par une locomotive en 100 milles.				
	1915.	1916.	1917.	1918.	1919.
	tonnes.	tonnes.	tonnes.	tonnes.	tonnes.
À trains de marchandises	7·63	7·93	8·23	9·15	8·55
" voyageurs	4·85	4·59	4·83	5·12	4·93
Mixtes	5·01	5·54	6·09	5·64	5·81
De manœuvres	4·29	4·47	5·13	5·09	5·60
De construction ou spéciales	2·49	6·15	2·18	6·03	5·82

Coût par locomotive et par 100 milles:

Catégorie de locomotives.	Coût du combustible par locomotive sur 100 milles.				
	1915.	1916.	1917.	1918.	1919.
	$	$	$	$	$
A trains de marchandises	23·04	24·66	29·87	47·30	47·22
" voyageurs	14·64	14·27	17·53	26·47	27·22
Mixtes	15·13	17·22	22·10	29·15	32·09
De manœuvres	12·95	13·90	18·62	31·17	30·94
De construction ou spéciales	7·51	19·12	7·91	....	32·15

ACCIDENTS AUX PASSAGES À NIVEAU.

Accidents aux passages à niveau:

Accidents aux passages à niveau.	Tués.					Blessés.				
	1915.	1916.	1917.	1918.	1919.	1915.	1916.	1917.	1918.	1919.
Urbains	30	26	29	40	32	68	68	88	76	79
Ruraux	36	41	29	33	30	44	30	56	56	79
Total	66	67	58	73	62	112	98	144	132	158

PASSAGES À NIVEAU.

Passages à niveau protégés et non protégés:

Année.	Passages protégés.		Passages non protégés.	
	Urbains.	Ruraux.	Urbains.	Ruraux.
1909	587	492	1,767	15,426
1910	630	557	1,902	16,923
1911	692	661	2,026	16,655
1912	788	680	3,039	17,268
1913	844	827	2,658	18,681
1914	894	823	3,493	20,642
1915	948	1,032	2,759	20,105
1916	1,003	1,090	2,867	21,265
1917	987	1,085	3,886	23,379
1918	1,028	1,049	3,832	20,985
1919	1,087	1,079	2,908	21,111

Le relevé des accidents dus à la mise en mouvement des trains pour les années 1915 à 1919 est ainsi qu'il suit:

Années.	Tués.	Blessés.
1915	366	1,578
1916	437	2,058
1917	419	2,682
1918	383	2,549
1919	359	2,546

ACCIDENTS.

1919.	Mouvement des trains.		Autrement.	
	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.
Voyageurs	34	296	2	22
Employés	151	1,860	23	3,572
Personnes empiétant sur les voies	112	133	......	......
Autres personnes (sans empiétement)	60	177	......	......
Courriers postaux et autres	2	80	2	22
Total	359	2,546	27	3,616

——	Tués par les trains en mouvement.					Blessés par les trains en mouvement.				
	1915.	1916.	1917.	1918.	1919.	1915.	1916.	1917.	1918.	1919.
Voyageurs	17	20	24	32	34	304	291	410	322	296
Employés	102	149	177	154	151	946	1,455	1,909	1,868	1,860
Personnes empiétant sur les voies	168	191	150	129	112	147	141	124	140	133
Autres personnes (sans empiétement)	73	77	64	64	60	167	158	193	173	177
Courriers, postaux, etc	......	......	4	4	2	14	13	46	46	80
Total	360	437	419	383	359	1,578	2,058	2,682	2,549	2,546

Accidents aux voyageurs:

Causes des accidents aux voyageurs.	Tués.					Blessés.				
	1915.	1916.	1917.	1918.	1919.	1915.	1916.	1917.	1918.	1919.
Collisions	1	3	6	13	2	90	68	88	104	25
Déraillements	......	2	......	......	......	53	58	129	69	130
Ruptures des trains	......	......	......	......	......	2	4	7	13	1
Chutes en bas des trains, etc	7	3	5	4	3	30	35	33	34	31
En sautant à bas ou sur les wagons	4	7	7	8	11	62	51	56	38	43
Frappés aux haltes	......	......	......	1	......	1	1	1	1	2
" gares et stations	2	4	1	1	2	3	4	14	4	2
" à d'autres points	1	......	2	1	1	4	1	1	1	3
Autres causes	2	1	3	4	15	59	69	81	58	59
Total	17	20	24	32	34	304	291	410	322	296

ACCIDENTS.

Accidents au personnel:

Causes des accidents au personnel.	Tués. 1915.	1916.	1917.	1918.	1919.	Blessés. 1915.	1916.	1917.	1918.	1919.
Accouplement ou découplement	9	12	16	9	11	78	135	187	182	172
Collisions	11	44	15	20	16	74	98	137	80	133
Déraillements	9	12	13	12	18	53	104	72	92	144
Ruptures des trains	1	......	......	2	......	10	34	43	19	34
Bris des locomotives ou wagons	1	—..	1	......	3	17	13	30	27	39
Chutes en bas des trains ou wagons	17	23	30	12	24	182	244	311	293	286
En sautant pendant la marche	3	4	12	14	3	120	174	233	239	240
Frappés par les trains, etc.	44	40	75	62	49	70	132	115	154	126
Heurt des tunnels et ponts	1	1	4	3	5	28	27	32	35	33
Autres causes	6	13	11	20	22	314	494	749	747	653
Total	102	149	177	154	151	946	1,455	1,909	1,868	1,860

Catégories d'employés:

Victimes.	Tués. 1915.	1916.	1917.	1918.	1919.	Blessés. 1915.	1916.	1917.	1918.	1919.
Employés sur les trains	50	83	102	67	77	628	989	1,439	1,372	1,369
" sur les voies	24	45	39	47	50	95	176	135	175	201
Aiguilleurs, etc	9	6	4	6	7	26	33	34	20	37
Employés des gares et stations		2	6		6	13	30	28	14	31
Employés des ateliers	6	4	10	13	5	59	51	93	98	94
" du télégraphe	......	......	......	2	1	3	7	7	11	23
Autres employés	13	9	16	18	5	122	169	173	178	105
Total	102	149	177	154	151	946	1,455	1,909	1,868	1,860

Accidents provenant de causes autres que la circulation des trains:

Victimes.	Tués. 1916.	1917.	1918.	1919.	Blessés. 1916.	1917.	1918.	1919.
Voyageurs	....	....	....	2	18	22	22	22
Employés sur les voies, etc	8	8	6	6	520	653	798	970
" des gares et stations	....	....	3	3	237	371	434	428
" des ateliers	1	7	4	8	1,184	952	1,188	1,449
Autres employés	16	17	11	6	936	711	1,064	725
Autres personnes	6	1	3	2	25	38	34	22
Total	31	33	27	27	2,920	2,747	3,540	3,616

Modes de protection des passages à niveau.	1916.		1917.		1918.		1919.	
	Ruraux.	Urbains.	Ruraux.	Urbains.	Ruraux.	Urbains.	Ruraux.	Urbains.
Par des barrières	88	189	59	202	43	224	46	240
Par des ponts	312	208	301	190	295	195	303	201
Par des passages sous voie	407	290	429	293	399	301	419	307
Par des cloches	259	187	271	187	272	190	287	219
Par des signaleurs	24	129	25	115	40	118	24	120
Total	1,090	1,003	1,085	987	1,049	1,028	1,079	1,087

Consommation des traverses de voie ferrée.

(Sans y comprendre les constructions de voies nouvelles).

Essences.	Nombre de traverses.				Coût des traverses.			
	1916.	1917.	1918.	1919.	1916.	1917.	1918.	1919.
					$	$	$	$ c.
Cèdre	834,276	631,673	610,158	1,259,841	392,569	293,689	381,377	997,092 16
Chêne	364,372	460,903	686,886	907,142	259,334	334,210	592,747	929,097 63
Pruche	157,781	197,118	304,103	1,360,533	57,199	73,281	137,211	942,021 71
Epinette	98,857	196,087	88,482	893,864	22,922	54,633	28,645	631,967 59
Sapin	58,342	62,483	63,678	267,858	22,689	23,220	25,903	165,735 77
Tamarac	245,790	813,697	180,269	1,091,836	97,886	379,608	102,526	843,442 70
Pin	368,347	1,309,852	1,849,615	3,124,427	182,610	634,373	995,596	2,448,147 80
Marronnier	46,170	134,087	36,477	58,241	26,269	76,788	24,724	52,135 47
Bois tendre	22,425	11,457	....	9,492	7,843	5,338	....	7,878 36
Bois franc	14,888	10,776	....	9,748	13,480	2,694	....	7,642 94
Bois traité	3,084,234	3,106,636	2,732,598	728,485	1,631,069	1,624,436	1,471,266	590,280 21
Non classifié	1,090,892	1,918,092	1,233,655	2,144,906	480,602	865,854	941,317	754,076 65
Total	6,386,464	8,852,861	7,785,831	11,856,373	3,194,472	4,368,124	4,701,312	9,369,519 35

Coût moyen des traverses:

Essences.	Moyenne du coût par traverse.			
	1916.	1917.	1918.	1919.
	c.	c.	c.	c.
Cèdre	47·0	46·4	62·5	79·2
Chêne	71·1	72·4	86·3	102·0
Pruche	36·2	37·1	45·1	69·2
Epinette	20·3	22·2	32·4	70·7
Sapin	38·8	37·1	40·6	61·8
Tamarac	35·7	46·6	56·8	77·2
Pin	49·5	48·4	54·0	78·3
Marronnier	56·8	57·2	67·7	90·0
Bois tendre	34·9	46·6	....	83·0
Bois franc	90·0	25·0	....	78·4
Bois traité	52·8	52·2	53·8	81·0
Non classifié	44·0	45·1	76·3	81·7
Total	50·8	49·3	60·3	79·0

TRAMWAYS ÉLECTRIQUES.

Longueur des réseaux.

Longueur des voies uniques:

1910	1,047·07	1915	1,590·29
1911	1,223·73	1916	1,724·71
1912	1,308·17	1917	1,743·54
1913	1,356·63	1918	1,616·36
1914	1,560·82	1919	1,696·52

Analyse des voies:

Longueur des différentes voies.	1915.	1916.	1917.	1918.	1919.
	milles.	milles.	milles.	milles.	milles.
Voie principale	1,590·29	1,730·73	1,743·54	1,616·36	1,696·52
Seconde voie principale	348·88	276·52	345·72	453·11	482·36
Longueur totale de la voie principale	1,939·17	2,007·25	2,089·26	2,069·47	2,178·88
Voies de garages et Y	163·78	184·79	188·70	206·57	220·92
Total des voies, mises bout à bout	2,102·95	2,192·04	2,277·96	2,276·04	2,399·80

Le tableau 1, qui fait suite à celui consacré aux chemins de fer à vapeur donne plus de détails au sujet des voies.

Actions émises et dette consolidée:

Année.	Actions émises.	Dette consolidée.	Total.
	$	$	$
1910	58,653,826	43,391,153	102,044,979
1911	62,251,203	49,281,144	111,532,347
1912	70,829,118	52,012,828	122,841,946
1913	62,079,767	79,155,864	141,235,631
1914	66,311,098	81,284,244	147,595,342
1915	66,696,675	83,647,327	150,344,002
1916	67,738,275	87,157,309	154,895,584
1917	70,606,520	90,628,219	161,234,793
1918	73,864,820	93,388,273	167,253,093
1919	93,042,368	78,852,188	171,894,556

On trouvera de plus amples détails dans le tableau 2. Ajoutons, toutefois, que les chiffres ci-dessus ne comprennent pas une somme de $493,346, montant des subventions en espèces accordées aux compagnies de tramways électriques par les gouvernements et municipalités.

COMPTE DES REVENUS.

	1918.		1919.	
Recettes et revenus:				
Recettes brutes de l'exploitation	$24,299,889 69		$35,696,532 34	
Dépenses d'exploitation	17,535,974 63		26,839,070 77	
Revenu net de l'exploitation		$ 6,763,915 06		$ 8,857,461 57
Revenus divers		$ 2,311,176 60		$ 2,723,510 02
Total de l'ensemble des revenus		$ 9,075,091 66		11,580,971 59
A déduire des revenus:				
Taxes	$ 2,122,618 84		$ 2,504,295 36	
Intérêt sur la dette consolidée	2,784,848 84		2,919,543 07	
" flottante	978,874 63		913,036 55	
Autres déductions	263,731 90		3,777,550 88	
Total déductions		6,150,074 21		10,114,425 86
Revenu net		$ 2,925,017 45		$ 1,466,545 73
A déduire du revenu net:				
Réserve, etc	$ 1,466,339 35		$ 1,394,921 52	
Dividendes	1,671,358 93		1,508,716 00	
Total		$ 3,137,698 28		$ 2,903,637 52
Déficit		$ 212,680 83		$ 1,437,091 79

RECETTES ET DÉPENSES D'EXPLOITATION.

Recettes brutes	$35,696,532 34
Dépenses d'exploitation	26,839,070 77

La relation des dépenses d'exploitation aux recettes brutes fut 75.18.

Analyse des recettes brutes:

—	1916.	1917.	1918.	1919.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Recettes de la circulation:				
Transport des voyageurs	18,937,723 86	27,621,582 36	21,943,644 04	32,836,609 79
" des marchandises	1,218,763 88	1,547,919 60	1,575,408 57	2,045,303 31
Poste et messagerie	112,309 43	132,401 46	129,317 96	163,703 74
Autres transports	134,359 96	464,402 18	139,104 86	105,548 39
	20,402,761 13	29,766,305 60	23,787,475 43	35,151,165 23
Recettes diverses:				
Publicité	89,198 97	89,972 70	97,014 12	131,764 48
Loyer de terrains et bâtiments	24,608 34	30,942 29	29,581 32	35,702 75
Loyer des voies	19,450 83	22,100 97	17,709 99	21,656 55
Loyer du matériel	21,358 86	24,776 64	27,216 23	17,972 56
Vente de force motrice	59,325 27	80,265 22	98,826 52	88,984 41
Autres recettes diverses	189,816 10	223,300 12	242,066 08	249,286 36
Total des recettes diverses	403,758 47	471,357 94	512,414 26	545,367 11
Recettes brutes en bloc	6,609,765 00	....	....	....
Recettes brutes de l'exploitation	27,416,284 60	30,237,663 54	24,299,889 69	35,696,532 34

RECETTES BRUTES.

Année.	Recettes brutes.	Année.	Recettes brutes.
	$		$
1910	17,100 789	1915	26,922,900
1911	20,356,952	1916	27,416,285
1912	23,499,250	1917	30,237,664
1913	28,216,111	1918	24,299,890
1914	29,691,007	1919	35,696,532

RECETTES PROVENANT DES TRANSPORTS.

Année.	Voyageurs.	Marchandises.	Poste, etc.	Autres.	Total.
	$	$	$	$	$
1910	16,125,945	575,537	68,604	51,241	16,821,377
1911	19,130,376	744,179	88,233	100,930	20,063,719
1912	22,007,750	1,025,372	78,819	67,022	23,499,250
1913	*19,794,400	1,211,871	72,516	85,793	21,164,580
1914	*21,181,328	1,123,910	84,515	105,162	22,494,915
1915	*18,879,689	982,041	79,696	82,672	20,024,099
1916	*18,937,328	1,218,764	112,309	134,360	20,402,761
1917	27,621,582	1,547,920	132,402	464,402	29,766,306
1918	*21,943,644	1,575,408	129,318	139,105	23,787,475
1919	32,836,610	2,045,303	163,704	105,548	35,151,165

On trouvera dans les tableaux 4 et 5 les détails relatifs aux recettes brutes et aux dépenses d'exploitation.

DÉPENSES D'EXPLOITATION.

Dépenses d'exploitation.	1916.	1917.	1918.	1919.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Entretien des voies et structures	984,627 53	1,209,900 62	1,684,561 97	2,792,258 13
" du matériel	1,386,227 87	1,646,611 02	2,204,875 57	3,868,378 71
Exploitation des usines de force motrice	2,921,725 58	3,012,809 71	3,083,383 47	4,435,063 96
Circulation des tramways	6,929,133 37	7,581,389 37	7,810,063 13	11,801,071 50
Frais généraux et trafic	2,171,138 30	2,046,151 79	2,753,090 49	3,942,298 47
Total	†18,099,905 65	‡20,098,634 35	17,535,974 63	26,839,070 77

Entretien des voies et structures:

	1918.	1919.
Direction	$ 74,612 54	$ 81,081 12
Ballast	9,855 82	17,620 57
Traverses	64,299 34	105,384 32
Rails	35,177 57	46,770 12
Plaques d'accouplement, etc., des rails	23,415 69	77,267 62
Travaux spéciaux	40,831 84	78,063 07
Constructions souterraines	3,258 29	4,035 36
Main-d'oeuvre, travail sur les voies	465,902 51	857,064 43
Pavage	34,233 30	75,228 95
Dépenses diverses relatives aux voies	178,793 06	229,949 19
Nettoyage et sablage des voies	75,282 93	164,242 27
Enlèvement de la neige, etc	245,523 10	362,621 13
Tunnels	329 92	38 22
Structures élevées, etc	24	....
Ponts, ponceaux et pontons	26,793 07	38,987 26
Passages à niveau, clôtures, etc	13,790 40	21,766 18
Signaux et disques	17,806 61	9,479 77
Téléphone et télégraphe	6,178 72	8,232 72
Autres dépenses diverses relatives aux voies	30,471 02	33,817 80
Poteaux et supports	9,334 59	16,804 33
Réseau de transmission	74,016 11	63,244 53
Réseau de distribution	151,287 97	203,302 13
Dépenses diverses relatives aux lignes	47,688 76	158,215 57
Bâtiments et structures	60,386 41	146,274 78
Autres opérations—Dr	5,416 05	1,766 62
" —Cr	10,123 89	....

*Non compris les recettes encaissées par le Cie des Tramways de Montréal.
†La source des dépenses n'est pas indiquée pour $3,707,053.00.
‡ " " " $4,601,771.84.

Matériel:

	1918.	1919.
Direction	$ 77,947 48	$ 92,124 02
Machinerie des usines centrales	23,915 55	102,077 69
Machinerie des sous-stations	34,215 60	55,410 54
Voitures à voyageurs et mixtes	877,394 01	1,619,653 81
" marchandises, messagerie et poste	34,929 43	97,087 61
Locomotives	23,983 50	23,328 18
Wagons de service	119,473 12	23,275 20
Installation électrique des voitures	767,724 91	1,191,518 12
" " locomotives	36,860 80	58,349 88
Machinerie et outillage des ateliers	19,670 27	25,384 09
Dépenses relatives aux ateliers	91,539 94	164,278 11
Chevaux et véhicules	38,435 72	50,666 60
Autres dépenses diverses	37,545 22	347,180 43
Autres opérations—Dr	21,075 02	18,044 43
" —Cr	735 00	....

Trafic:

	1918.	1919.
Direction et sollicitation	$ 18,848 24	$ 24,906 81
Publicité	35,200 97	48,710 68
Dépenses diverses	22,317 75	19,594 66

Force motrice:

	1918.	1919.
Direction	$ 488,040 77	$ 699,336 13
Personnel des usines centrales	102,564 45	242,074 56
" sous stations	102,924 83	122,740 20
Combustible pour la production de la force motrice	185,053 13	413,136 58
Eau " " "	3,277 37	8,453 25
Lubrifiants	3,502 55	9,326 88
Dépenses diverses	26,890 59	44,693 93
Approvisionnement des sous-stations, etc	88,108 85	108,878 96
Achat de force motrice	2,551,789 56	3,497,754 84
Autres opérations—Dr	61,819 22	41,782 91
" —Cr	42,547 08	53,778 15

Circulation des tramways:

	1918.	1919.
Conducteurs, wattmen, etc., des voitures à voyageurs	$ 6,026,371 24	$ 9,082,786 27
" " " marchandises	208,746 86	338,643 95
Divers autres employés à la circulation	162,055 39	210,171 36
Dépenses diverses concernant les voitures	402,296 69	672,430 80
Personnel des stations	236,944 08	304,352 04
Dépenses des stations	56,357 09	74,770 69
Personnel des remises à voitures	449,385 11	667,625 27
Dépenses des remises	107,339 69	201,277 17
Signaux et disques	41,966 89	74,255 92
Téléphone et télégraphe	10,519 71	10,042 05
Livraison des marchandises et colis	36,365 14	79,356 47
Pertes et dommages	5,719 05	34,730 59
Autres dépenses relatives aux transports	65,796 19	50,628 92

Frais généraux:

	1918.	1919.
Hauts fonctionnaires	$ 307,430 78	$ 387,986 46
Personnel des bureaux	437,942 40	576,248 03
Dépenses des bureaux	72,852 51	84,488 13
Frais de justice et honoraires d'avocats	56,501 42	72,540 99
Caisses de secours et de retraite	3 82	20,094 41
Divers	271,371 45	448,187 91
Autres opérations—Dr	43,820 32	67,039 00
" —Cr	105 59	....

Dépenses non classifiées:

	1918.	1919.
Indemnités pour accidents	$ 301,979 18	$ 531,332 69
Assurance	263,399 45	355,571 92
Papeterie et impression	60,587 15	95,763 57
Dépenses des magasins	52,763 49	113,406 24
" écuries	35,146 27	41,102 55
Loyer de voies	147,538 62	154,530 77
" matériel	135,451 49	200,857 52

Résumé des dépenses, par services:

Voies et structures	$ 1,684,561 97	$ 2,792,258 13
Matériel	2,204,875 57	3,868,378 71
Trafic	76,366 96	93,212 15
Circulation—direction	488,040 77	699,336 13
" —force motrice	3,083,383 47	4,435,063 96
" —voitures	7,810,063 13	11,801,071 50
Frais généraux	1,191,817 11	1,657,184 93
Dépenses non classifiées	996,865 65	1,492,565 26
Total	$17,535,974 63	$26,839,070 77

En 1919, il a été transporté 686,124,263 voyageurs payants. La même année, les marchandises transportées formaient un volume de 2,474,892 tonnes, au lieu de 2,497,530 tonnes en 1918.

Circulation des voyageurs:

1910	360,964,876
1911	426,296,792
1912	488,865,682
1913	597,863,801
1914	614,709,819
1915	562,302,373
1916	580,094,167
1917	629,441,997
1918	487,365,456
1919	686,124,263

Circulation des voitures de tramways:

Parcours accompli—	milles.
Voitures à voyageurs	103,998,809
Autres voitures	2,962,798
Total	106,961,607

MATÉRIEL ROULANT EN SERVICE.

Nomenclature du matériel roulant.	1915.	1916.	1917.	1918.	1919.
Voitures à voyageurs, fermées	2,447	1,986	2,041	2,061	3,077
Voitures à voyageurs, ouvertes	824	513	447	387	538
Voitures à voyageurs, mixtes	792	765	628	618	725
Voitures, marchandises	693	658	621	703	726
Voitures, poste, messagerie et bagages	40	42	49	39	41
Voitures marchandises, mixtes	23	13	16	15	16
Voitures du service des travaux	216	197	198	186	208
Charrues à neige	58	45	48	52	60
Balayeuses	127	102	99	91	135
Diverses	109	121	148	162	193
Total	5,329	4,442	4,295	4,314	5,719

TRAMWAYS ÉLECTRIQUES.

PERSONNEL.

Nombre:

1915	14,795
1916	10,622
1917	11,696
1918	11,646
1919	17,242

Appointements et salaires:

1915	$10,781,199 04
1916	8,767,734 17
1917	9,451,685 31
1918	11,840,863 86
1919	17,210,851 72

Personnel.	1915.	1916.	1917.	1918.	1919.
Administration—					
Hauts fonctionnaires	132	140	148	148	173
Employés des bureaux	771	583	601	708	985
Entretien—					
Chefs de service	99	103	84	80	82
Personnel subalterne	4,121	2,008	3,112	3,007	5,253
Circulation—					
Chefs de service	144	112	125	112	118
Personnel subalterne	9,528	7,676	7,626	7,591	10,631
Total	14,795	10,622	11,696	11,646	17,242

ACCIDENTS.

Année.	Tués.				Blessés.			
	Voyageurs.	Employés.	Autres.	Total.	Voyageurs.	Employés.	Autres.	Total.
1901	3	1	11	15	158	58	98	314
1902	9	1	22	32	410	33	120	563
1903	10	17	22	39	504	62	212	778
1904	10	3	40	53	508	64	272	844
1905	30	3	23	56	862	87	347	1,296
1906	11	2	34	47	1,085	127	441	1,653
1907	27	7	37	71	988	216	532	1,736
1908	18	6	43	67	1,156	188	539	1,883
1909	11	7	50	68	1,303	218	618	2,139
1910	14	13	68	95	1,595	227	716	3,538
1911	11	8	83	102	1,784	300	586	2,670
1912	16	8	86	110	1,950	442	736	3,128
1913	17	12	44	73	1,662	392	490	2,544
1914	9	13	42	64	1,757	469	581	2,807
1915	14	6	44	64	1,554	413	638	2,605
1916	18	4	28	50	1,905	305	819	3,029
1917	11	10	42	63	1,541	395	792	2,728
1918	9	12	56	77	1,451	383	762	2,596
1919	10	37	47	94	1,600	621	1,290	3,511

INDEX

STEAM RAILWAYS

ELECTRIC RAILWAYS

INDEX

CHEMINS DE FER

TRAMWAYS

QUATORZIÈME RAPPORT

DE LA

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA

POUR L'EXERCICE CLOS LE 31 MARS

1919

(Traduit de l'anglais)

IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT.



OTTAWA
THOMAS MULVEY
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1920

[N° 20c.—1920.]

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

Sir H. L. DRAYTON, C.R., *commissaire en chef.*

D'ARCY SCOTT, *commissaire en chef adjoint.*

L'hon. W. B. NANTEL, C.R., L.L.D., *sous-commissaire en chef.*

S. J. MCLEAN, M.A., L.L.B., Ph.D., *commissaire.*

A. S. GOODEVE, *commissaire.*

A. C. BOYCE, C.R., *commissaire.*

A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire.

TABLE DES MATIÈRES.

RAPPORT

DE LA

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA

Au Gouverneur en conseil:

Conformément aux dispositions de l'article 62 de la Loi des chemins de fer, telle qu'amendée par l'article 12 du chapitre 32, 8-9 Edouard VII, la Commission des chemins de fer du Canada a l'honneur de soumettre son quatorzième rapport pour l'exercice clos le 31 mars 1919.

Depuis la présentation du dernier rapport de la Commission il n'y a pas eu de modifications à la Loi des chemins de fer, mais il y a actuellement devant le Parlement, pour approbation, un projet de loi, ayant pour objet de modifier et codifier la Loi des chemins de fer, que l'on croit pouvoir faire adopter durant la présente session du Parlement.

SÉANCES PUBLIQUES DE LA COMMISSION.

Durant l'exercice du 1er avril 1918 au 31 mars 1919, la Commission a tenu 66 séances publiques, auxquelles 320 requêtes ont été entendues. Le nombre des séances publiques dans les diverses provinces ont été comme suit:

Province.	Nombre.
Ontario	42
Québec	2
Manitoba	2
Saskatchewan	4
Alberta	6
Colombie-Britannique	6
Nouveau-Brunswick	2
Nouvelle-Ecosse	2
Total	66

Les requêtes comprennent une variété de questions tombant sous la juridiction de la Commission sous l'empire de la Loi des chemins de fer, à partir de la plainte du particulier jusqu'aux questions plus importantes d'intérêt public intéressant la société en général.

QUESTIONS JUGÉES RÉGULIÈREMENT ET SOMMAIREMENT.

Le nombre des questions réglées sommairement par la Commission, outre celles qui ont donné lieu à des enquêtes publiques, constitue un pourcentage considérable du nombre total des requêtes et des plaintes qu'elle a étudiées, c'est-à-dire, sur un total de 3,326 requêtes et plaintes reçues et étudiées par la Commission, 10 pour 100 ont été inscrites pour enquêtes régulières, et 90 pour 100 ont été réglées sommairement Ces plaintes réglées sommairement exigent dans bien des cas beaucoup de recherches

et d'étude de la part des fonctionnaires de la Commission, et elles couvrent une grande variété de sujets telle que par exemple, une plainte d'un caractère plus ou moins insignifiant jusqu'à une affaire d'intérêt public général intéressant la communauté toute entière, ou mettant en jeu la demande de quelque principe général concernant les taux de chemin de fer.

CAISSE DES PASSAGES À NIVEAU.

Conformément aux dispositions de l'article 7 du chapitre 32, 8-9 Edouard VII, intitué Loi modifiant la Loi des chemins de fer, il a été décrété qu'une somme de $200,000 sera prise annuellement et mise à part, pendant cinq années consécutives à compter du premier jour d'avril 1909, à même le fonds du revenu consolidé, pour aider à assurer, au moyen d'ouvrages de protection, la sûreté et la commodité du public aux passages à niveau, existant ledit premier jour d'avril; les sommes susdites devant être placées au crédit d'un compte spécial appelé: "Caisse des passages à niveau" et employées par la Commission, subordonnément à certaines restrictions énoncées dans ladite Loi, uniquement pour le coût (à l'exclusion de l'entretien et du service) de la construction effective, des ouvrages destinés aux objets susmentionnés.

Relativement à ces passages à niveau, dont la Commission a eu à s'occuper, elle a rendu du 1er avril 1909 au 30 mars 1919, 411 ordonnances, pourvoyant à la protection de 460 passages à niveau:

Cloches électriques	252
Barrière	111
Passages souterrains	50
Ponts au-dessus de la voie	21
Voies publiques détournées	22
Rues condamnées	5
Enlèvement d'obstacles à la vue	3
Abri	1
Guérites à signaux	3

On verra en comparant le nombre total des passages à niveau protégés avec le treizième rapport annuel de la Commission que l'augmentation pour l'exercice clos le 31 mars 1919, dans le nombre des passages à niveau protégés, atteint le nombre de 16, répartis comme suit:

Cloches électriques	11
Barrières	3
Ponts au-dessus de la voie	1
Voies publiques détournées	2
Rues condamnées	2
Guérites à signaux	1

Remarque.—Seize passages à niveau et vingt appareils de protection par suite d'une ordonnance rendue à l'effet de faire installer deux cloches à deux passages à niveau, et une guérite à signaux supplémentaire à un passage à niveau, et des détournements de voies à deux passages à niveau.

En ce qui concerne la subvention de fonds pour des ouvrages de protection sous l'empire de cette caisse, on attire encore l'attention sur le fait que la Commission a constaté que la limite imposée par la loi a empêché que les contributions fussent aussi généreuses qu'aurait exigé l'intérêt public au sujet des projets d'une plus vaste envergure pour l'élimination des passages à niveau. Ces ouvrages dans les grandes villes vont coûter au delà de $100,000, et quelquefois jusqu'à plusieurs millions de dollars, de sorte que la limite de $5,000 (ne devant pas être appliquée à plus de trois passages à niveau dans aucune municipalité, ou plus d'une fois à aucun passage à niveau) fixée par la loi, ne serait rien qu'une fraction du montant total en jeu.

DÉCISIONS ET JUGEMENTS GÉNÉRAUX DE LA COMMISSION.

Le présent rapport contient quelques-unes des questions les plus importantes qui ont été traitées par la Commission à ses séances publiques pour l'exercice clos le 31 mars 1918.

On trouvera un résumé des jugements de la Commission à l'appendice "A" de ce rapport.

ORDONNANCES GÉNÉRALES ÉMISES PAR LA COMMISSION.

Ce-suit un résumé de quelques-unes des questions traitées sous l'empire des ordonnances générales de la Commission:

Ordonnance décrétant que la formule de la lettre de voiture émise par le gouvernement des Etats-Unis et devant servir pour toutes les expéditions de munitions, matériel et approvisionnement de guerre par le gouvernement soit en son nom soit au nom de l'un de ses entrepreneurs, soit approuvée, et que nonobstant les dispositions de l'Ordonnance générale N° 41 de la Commission, la formule approuvée peut servir à toutes lesdites compagnies de chemin de fer relativement auxdites expéditions de munitions.

Ordonnance décrétant que toutes les compagnies de chemin de fer, y compris les chemins de fer du gouvernement au Canada doivent avancer de soixante minutes l'heure officielle qu'elles observent dans les différentes zones de leur exploitation, le changement entrant en vigueur le samedi 13 avril, à minuit et demeurant ainsi jusqu'à deux heures du matin, vendredi le 31 octobre 1918.

Rescision de l'Ordonnance générale N° 11 de la Commission, en date du 8 juillet 1908, et ordonnance concernant l'interprétation, l'application et la mise en vigueur de l'Ordonnance générale N° 230 de la Commission en date du 17 mai 1918, au sujet de (*a*) l'interaiguillage, (*b*) l'échange et la conduite générale de l'aiguillage commun du trafic des marchandises, qui décrète que les voituriers doivent à toute époque, selon leurs attributions, fournir un service d'interaiguillage équivalent au service qui est accordé à leur propre trafic à tous les endroits où les systèmes d'aiguillage sont installés ou peuvent l'être selon les circonstances, et ce aux tarifs prescrits dans ladite ordonnance; le tableau qui met en vigueur ladite ordonnance doit être publié et consigné et devient exécutoire le 1er juillet 1918.

Autorisation par l'ordonnance générale No 231, en date du 6 mai 1918, des termes et devis pour la pose de fils métalliques et câbles le long ou en travers des voies des compagnies de chemin de fer soumises à la juridiction de la Commission, décrétant aussi la rescision de l'ordonnance générale antérieure No 113, en date du 5 novembre 1913.

Ordonnance à l'effet que le poids minimum, écorce de tan, d'un entier chargement, lorsqu'il est transporté dans des wagons fermés ou wagons à bestiaux sous le régime tarifs spéciaux, soit comme suit: pour des wagons ne dépassant pas 30 pieds 6 pouces en longueur, mesure intérieure, 21,000 livres; pour des wagons de plus de 30 pieds et 6 pouces et ne dépassant pas 34 pieds 6 pouces en longueur, mesure intérieure, 23,000 livres; pour des wagons de plus de 34 pieds et 6 pouces et ne dépassant pas 36 pieds et 6 pouces de longueur, mesure intérieure, 28,000.

Ordonnance concernant les voituriers dont les tarifs couvrent la mouture, le maltage, l'emmagasinage ou le nettoyage du grain de l'Ouest en transit. Que, relativement à tout grain qui en premier lieu fut expédié avant le 15 mars 1918, ou dont le produit a été réexpédié, du lieu d'arrêt, dans les six mois, ils ont droit au reliquat du taux d'entier parcours qui existait à l'époque de la première expédition du grain sous le régime des tarifs de transport applicables; cette ordonnance concernant aussi tout le grain qui en premier lieu fut expédié le ou après le 15 mars 1918, et tout le grain autre que le blé qui fut originairement expédié le ou après le 15 mars 1918, sous le régime des tarifs

de transport qui s'appliquent à ces grains, et décrétant que le droit à payer pour le service terminal au lieu d'arrêt, ainsi que le droit de transport en ce lieu, s'il en est, et en dehors de la ligne directe de transit, conformément aux tarifs applicables, doit être supplémentaire dans chaque cas.

Ordonnance à l'effet que toutes les compagnies de chemin de fer soumises à la juridiction de la Commission doivent fournir à leurs agents des timbres en caoutchouc se lisant comme suit: Déchargé sans exception sauf avis...... "Chefs de train" et doivent émettre un bulletin enjoignant à leurs agents et chefs de trains de se servir du timbre en question.

Ordonnance relative au paragraphe 3 de l'article 264 de la *Loi des chemins de fer* à l'effet qu'au moins 85 pour 100 du nombre des wagons de chaque train doivent être munis ainsi que prescrit par ledit article, et que lorsqu'il y a plus d'une locomotive d'attelée au train, le mécanicien de la locomotive de tête doit faire fonctionner les freins; et à l'effet d'établir des dispositions diverses au sujet des locomotives légères, des mécaniciens de locomotives, des chefs de trains, des téléphonistes et télégraphistes, et des chefs du mouvement; et décrétant que toutes les compagnies de chemin de fer doivent se conformer rigoureusement aux règles et règlements qui à toute époque sont approuvés par la *Master Car Builders' Association* concernant le chargement du bois de service, des billes et de la pierre sur les wagons-plates-formes; et établissant aussi des dispositions au sujet des drains ouverts, des sémaphores, des signaux, des poteaux, des appareils d'alimentation d'eau et autres structures, et rescindant les ordonnances générales de la Commission Nos 22 et 65.

Dispositions pour la protection des employés aux endroits où deux voies principales parallèles ont leurs axes à moins de vingt pieds l'une de l'autre.

Ordonnance à l'effet que les compagnies de chemin de fer au Canada qui exploitent le trafic transcontinental vers l'ouest soient autorisées à augmenter leurs tarifs de l'Est du Canada de façon à les placer au moins sur un pied d'égalité avec les tarifs qui sont actuellement en vigueur dans les Etats environnants de la Confédération américaine; ces tarifs ne devant pas entrer en vigueur avant le 1er août 1918, et après au moins cinq jour d'avis à la Commission et aux expéditeurs en général.

Ordonnance autorisant un changement dans le règlement 1 (*c*) de la Classification canadienne N° 16 des marchandises de façon à établir un poids minimum pour le premier wagons dans une série de wagons-plates-formes.

Ordonnance à l'effet que chaque compagnie de chemin de fer soumise à la juridiction de la Commission soit requise, dans les six jours après que les dignitaires de la compagnie auront été avertis qu'il s'est produit un accident accompagné de blessures, de donner avis à la Commission selon les termes prescrits dans l'ordonnance.

Ordonnance à l'effet que toutes les compagnies de chemin de fer qui exploitent un trafic transcontinental vers l'est soient autorisées à augmenter leurs tarifs, à partir des têtes de ligne du littoral du Pacifique à des lieux de destination dans l'ouest du Canada, subordonnément, quant au maximum, aux tarifs les plus bas maintenant en vigueur des têtes de lignes correspondantes dans l'Etat de Washington sur des articles analogues, à des lieux de destination correspondants dans l'est.

Ordonnance à l'effet que toutes les compagnies de chemin de fer soumises à la juridiction de la Commission soient requises d'adopter et mettre en fonction, à tous les passages à niveau en pente protégés par des gardiens dans le jour, certains appareils tels que décrits dans ladite ordonnance.

Autorisation de tarifs uniformes de marchandises de péages maximums au mille de certains chemins de fer soumis à la juridiction de la Commission.

Disposition pour la modification de certains tableaux publiés et produits par certains voituriers augmentant certains poids minimums pour se conformer à la circulaire N° 75 de la Commission de guerre des chemins de fer canadiens, datée à Montréal, le 5 août 1918.

Ordonnance à l'effet que la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique doit installer des appareils de chauffage dans tous les wagons disposés pour transporter

des légumes en entiers chargements, subordonnément aux taux établis dans son tarif publié et produit pour des wagons ainsi munis et disposés; et que les appareils de chauffage fournis par les expéditeurs lorsque la compagnie ne peut pas se conformer à l'ordonnance de la Commission, leur soient remis par la compagnie de chemin de fer.

Ordonnance modifiant les règlements généraux concernant les trains et l'enclenchement approuvés par l'ordonnance N° 7563 de la Commission, par le retranchement du premier paragraphe de l'article 35 des règlements concernant les voies doubles, et la substitution en son lieu et place du paragraphe contenu dans ladite ordonnance.

Ordonnance décrétant qu'il soit enjoint à toutes les compagies de chemin de fer exploitant la traction à vapeur, soumises à la juridiction de la Commission, de placer certains drapeaux le jour et certaines lumières la nuit, à une hauteur déterminée audessus du niveau de la voie, tel que prescrit dans l'ordonnance, et que toutes les aiguilles qui mènent vers les voies régulières de réparation de chaque compagnie de chemin de fer soient fermées à clef par des cadenas spéciaux dont les clefs doivent être confiées à des personnes responsables.

Ordonnance à l'effet que les devis pour wagons-poste, en date du 22 mai 1918, soumis par le département du service des postes des chemins de fer canadiens, tels que modifiés et corrigés, soient approuvés et adoptés comme types à être utilisés par les compagnies de chemin de fer soumises à la juridiction de la Commission.

Disposition à l'effet de modifier l'ordonnance générale N° 205 de la Commission, en date du 11 août 1917, par le retranchement de l'alinéa (*j*) de la règle 1861 et la substitution en son lieu et place de la disposition qui concerne les cylindres contenant du gaz acétylène.

Ordonnance à l'effet que les règlements relatifs aux appareils de sûreté sur chemins de fer, approuvés sous le régime de l'ordonnance générale N° 102 de la Commission, soient modifiés en y ajoutant une disposition relative aux leviers de dételage.

LA MUNICIPALITÉ DE BUCKLAND *VS* COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER CANADIAN NORTHERN.

En vertu d'une convention avec le gouvernement provincial de la Saskatchewan, un pont de chemin de fer fut érigé par la compagnie intimée sur la rivière Saskatchewan Nord avec une voie de 12 pieds de chaque côté de la voie ferrée et isolée de celle-ci par une clôture reconnue comme sûre et satisfaisante pour fins d'isolement. Il n'y avait aucune disposition dans la convention pour la protection du trafic véhiculaire contre les trains qui passaient sur le pont. La Commission renvoya la requête d'une municipalité avoisinante pour qu'une ordonnance soit émanée à l'effet d'enjoindre à l'intimée d'établir des barrières et placer des gardiens aux deux extrémités pour avertir le public de l'approche des trains, alléguant que la nécessité de cette protection découlait de l'exploitation de ce pont comme grande route.

Les faits sont amplement détaillés dans le jugement de M. le commissaire McLean, le 2 avril, approuvé par le commissaire en chef adjoint. *23 Can. Ry. Cas., 13.*

PROPRIÉTAIRES DE NORTH BAY *VS* CANADIAN NORTHERN ONTARIO RAILWAY COMPANY.

Aux endroits où les rues sont traversées par la construction d'un chemin de fer, après qu'une convention est consentie avec la municipalité déterminant la façon dont doivent être faits ces passages, stipulant que des résolutions doivent être adoptées pour fermer des parties de certaines rues, et pour le paiement d'une compensation par la compagnie de chemin de fer, et la Commission décrète une ordonnance accordant l'autorisation de traverser lesdites rues aux termes de ladite convention et à condition que la compagnie de chemin de fer soit responsable pour toute compensation que les propriétaires lésés (c'est-à-dire les propriétaires tenants et aboutissants sur la rue) peuvent avoir droit de recouvrer sous le régime de la Loi des chemins de fer et de la Loi

municipale, et lorsque cette compensation est retenue ou refusée par la compagnie de chemin de fer, la Commission a juridiction pour en déterminer le montant ou pour renvoyer la question soit à un membre de la Commission sous le régime de l'art. 13, modifié par 7 et 8 Ed. VII, c. 62 (*c*) art. 4, ou à une personne nommée par la Commission, sous le régime de l'art. 60 pour enquérir et faire rapport, et l'ordonnance antérieure de la Commission accordant l'autorisation de poser le chemin de fer en travers des rues devrait être modifiée en conséquence. Un règlement fut subséquemment adopté fermant les parties en question desdites rues et une ordonnance modificatrice devint nécessaire.

Voir articles 29 et 235, modifiés par 1 et 2 Geo. V, c. 22, art. 6; Canadian Northern Ontario Ry. Co. (1916), 1 A.C. 536, à p. 543, 20 Can. Ry. Cas. 101; Brant v. Canadian Pacific Ry. Co., 36 O.L.R. 619, 20 Can. Ry. Cas., 268, jurisprudence suivie. Canadian Northern Ontario Ry Co. v. Town of North Bay, 18 Can. Ry. Cas. 309, infirmé.

Les faits sont amplement exposés dans le jugement de M. le commissaire Boyce, 24 avril 1918, appuyé par le commissaire en chef adjoint et M. le commissaire McLean, 23 Can. Ry. Cas. 35.

PÉAGES—CONCURRENCE—STERNE & SONS *vs* CANADIAN FREIGHT ASSOCIATION.

L'intimée est justifiable d'augmenter le péage exigé, par erreur, sur du ciment d'amiante sous forme de plâtre, alors que c'est un article en concurrence avec le mastic à fourneaux utilisé pour les mêmes fins.

La requête demandait qu'il fut joint à l'intimée d'accepter et de transporter du ciment d'amiante selon le tarif prescrit à l'item 3, p. 95, de la classification canadienne N° 16 des marchandises.

Les faits sont amplement exposés dans le jugement du commissaire en chef adjoint Nantel, en date du 31 mars 1918, appuyé par les commissaires McLean et Goodeve. *23 Can. Ry. Cas. 171.*

LEMIEUX *vs* BELL TELEPHONE COMPANY.

C'est faire preuve de disparité injuste pour une compagnie d'utilité publique, dont les péages devraient être égalisés en raison des services rendus, d'exiger le double de la taxe au bureau desservi pour les communications locales auprès de la station téléphonique munie d'un tronc de péage, les deux se trouvant des téléphones publics.

La Commission a ordonné à l'intimée d'égaliser ses péages pour les communications locales en fixant un taux pour les messages locaux d'après une "base de deux numéros" aux téléphones publics dans la zone de péage à cinq cents, et en dehors de cette zone à dix cents.

Les faits sont amplement exposés dans le jugement de M. le commissaire Boyce, 4 juin 1918, appuyé par le commissaire en chef, et le commissaire en chef adjoint et M. le commissaire McLean. *23 Can. Ry. Cas. 141.*

CRUSHED STONE, LIMITED, ET HENDERSON FARMERS' LIME AND PHOSPHATE COMPANY *vs* LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER GRAND-TRONC.

La juridiction de la Commission au sujet des péages ne concerne que l'équité de ces taxes; quel que soit le degré où se trouve dans l'intérêt public le développement d'une industrie, la Commission n'est pas autorisée à devenir l'arbitre d'une politique industrielle ou publique et ne peut pas établir une base de tarif inférieur, indépendamment de l'équité de ce tarif, mais les voituriers peuvent à leur gré établir des péages de gradation.

British Columbia News Co. *vs Express Trawc Association, 13 Can. Ry. Cas. 178*; Massiah *vs* Canadian Pacific Ry. Co., *17 Can. Ry. Cas. 88* à p. *90;* Wester Retail Lumbermen's Association v. Canadian Pacific, Canadian Northern et Grand Trunk Pacific Ry. Cos., *20 Can. Ry. Cas. 155* à p. *158,* jurisprudence suivie.

En faisant la comparaison de l'échelle du transport des articles au mille pour la pierre calcaire pour des fins agricoles avec les tarifs sur la pierre cassée, et en tenant compte que le volume du trafic de la pierre calcaire, pour fins agricoles, vers des lieux où la consommation est considérable n'est pas comparable à celui de la pierre cassée, et que ce dernier article a obtenu les tarifs inférieurs des voituriers à leur discrétion, il n'a pas été démontré que l'échelle actuelle du tarif est excessive.

Province Stone and Supply Co. *vs* Grand Trunk Ry. Co., *22 Can. Ry. Cas. 411* à la p. *413*, jurisprudence suivie.

Les faits sont amplement exposés dans le jugement de M. le commissaire McLean, 18 juin 1918, appuyé par le commissaire en chef adjoint et M. le commissaire Goodeve. *23 Can. Ry. Cas. 132.*

SYDNEY BOARD OF TRADE *VS* GREAT NORTHERN RAILWAY COMPANY.

Sous le régime de l'art. 215 (5), lorsque le mouvement du trafic se fait en substance dans les mêmes circonstances et sous les mêmes conditions, les voituriers sont justifiables d'exiger des péages inférieurs jusqu'à Victoria, C.-B., une tête de ligne océanique, pour le trajet plus long que pour le trajet plus court jusqu'à Sydney, C.-B., un lieu intermédiaire, alors que Victoria constitue un endroit de concurrence, tandis que Sydney ne l'est pas.

Les faits sont amplement exposés dans le jugement du commissaire en chef adjoint Scott, en date du 26 juin 1918, appuyé par M. le commissaire Boyce. *23 Can. Ry. Cas. 173.*

RÉSIDANTS DE MASSETT *VS* GRAND TRUNK PACIFIC STEAMSHIP COMPANY.

La Commission n'a pas juridiction de se prononcer sur un tarif de péages pour le transport de l'eau entre des endroits sur une ligne locale, aucune partie de ce trafic ne pouvant être attribuée à un trafic régulier de chemin de fer.

Board of Trade de Dawson *vs* White Pass and Yukon Ry. Co., *9 Can. Ry. Cas.* 190, cité.

Les faits sont amplement exposés dans le jugement de M. le commissaire Boyce, du 26 juin 1918, appuyé par le commissaire en chef adjoint. *13 Can. Ry. Cas. 121.*

ALBERTA UNITED FARMERS *VS* CANADIAN PACIFIC RAILWAY COMPANY.

Sous le régime de l'article 245 la Commission n'a pas juridiction d'obliger les compagnies de chemin de fer à défrayer le coût de l'installation et de l'entretien de téléphones dans leurs stations, mais il est de son ressort de leur ordonner de permettre aux municipalités ou corporations qui poursuivent des opérations téléphoniques d'installer des appareils gratuitement dans les stations de chemin de fer.

Peoples and Caledon Telephone Cos. *vs* Grand Trunk and Canadian Pacific Ry. Cos., *9 Can. Ry. Cas. 161*; Province du Manitoba *vs* Canadian Pacific Ry. Co., *21 Can. Ry. Cas. 445,* jurisprudence suivie.

Les faits sont amplement exposés dans le jugement du commissaire en chef adjoint du 27 juin 1918, appuyé par M. le commissaire Boyce. *23 Can. Ry. Cas., 104.*

PÉAGES—LIVRAISON—GRAIN GROWERS' AGENCY *VS* CANADIAN NORTHERN RY.

Un voiturier est tenu d'avoir un lieu de livraison pour le trafic destiné à un endroit pour lequel il a produit un tarif de péages exempt de l'imposition d'un droit d'aiguillage à l'égard de l'expéditeur ou de l'expéditionnaire; conséquemment, une ordonnance peut émaner à l'effet de permettre à l'intimée de rembourser les deniers perçus en vertu de leurs stipulations d'aiguillage à l'endroit en question.

Les faits sont amplement exposés dans les considérants du jugement du commissaire en chef adjoint Scott, daté le 27 juin 1918, appuyé par M. le commisasire Boyce. *23 Can. Ry. Cas. 169.*

ABREY *vs* CANADIAN PACIFIC RY. CO.

En vertu de l'article 254 l'intimée n'est tenue que d'entretenir les clôtures d'emplacement de la voie qui vont vers la voie à chaque extrémité du pont sur la rivière Souris, un cours d'eau sur lequel peut se faire le flottage du bois; en conséquence, sous le régime de l'art. 230 il est interdit à l'intimée de placer des clôtures—ce qui constituerait une obstruction—à travers la rivière.

Les faits sont amplement exposés dans le jugement du commissaire en chef adjoint, du 4 juillet 1918, appuyé par M. le commissaire Boyce. *23 Can. Ry Cas. 17.*

CITÉ DE VANCOUVER *vs* VANCOUVER, VICTORIA AND EASTERN RAILWAY AND NAVIGATION COMPANY.

Lorsqu'il s'agit d'un différend entre une municipalité et une compagnie de chemin de fer au sujet du coût d'un pont qui comporte un passage de grande route à travers un chemin de fer pour lequel chacun contribue une certaine quote-part, alors qu'à cause de la longueur et des complications qui se présentent dans les comptes, il est impossible pour la Commission dans l'exercice de sa juridiction d'adjuger sur les questions en litige à une séance ordinaire, la question fut renvoyée à un arbitre sous le régime de l'article 60 pour prendre connaissance des comptes et faire rapport à la Commission quant à la somme, s'il en est, qui peut être due à l'autre par l'une des parties, ce renvoi devant être à la charge du requérant, quant aux frais.

Propriétaires de North Bay vs *Canadian Northern Railway Company, 22 Can. Ry. Cas. 35.*

Les faits sont amplement exposés dans le jugement de M. le commissaire Boyce, 9 juillet 1918, appuyé par le commissaire en chef adjoint. *23 Can. Ry. Cas. 123.*

MCKENZIE *vs* CANADIAN PACIFIC AND CANADIAN NORTHERN RAILWAY COS.

Les voituriers ne seront pas tenus de placer des portes spéciales aux wagons fermés qui servent à transporter le sable ou le gravier, comme lorsqu'il s'agit des expéditions de grain, car les circonstances et les conditions (*voir* art. 317) dans lesquelles se fait le trafic du sable et du gravier diffèrent tout à fait de celles qui accompagnent le trafic du grain.

Les faits sont amplement exposés dans le jugement du commissaire en chef adjoint, 9 juin 1918, appuyé par M. le commissaire Boyce. *23 Can. Ry. Cas. 99.*

EXPÉDITEURS DE BRANDON *vs* CANADIAN PACIFIC AND GRAND TRUNK PACIFIC RAILWAY COMPANIES.

La Commission ordonna la construction d'une voie d'échange entre les lignes de la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique et un embranchement de la *Grand Trunk Pacific Railway Company,* à Forest, à dix milles de Brandon, aux frais de la *Grand Trunk Pacific Railway Company* afin de mettre Brandon en correspondance avec ce dernier chemin de fer.

Les faits sont amplement exposés dans le jugement du commissaire en chef adjoint, 9 juillet 1918, appuyé par M. le commissaire Boyce. *23 Can. Ry. Cas. 28.*

BIENFAIT COMMERCIAL COMPANY *vs* CANADIAN PACIFIC RAILWAY CO.

Lorsqu'un rameau industriel est construit dans l'intérêt du commerce aux frais de l'industrie qui doit en bénéficier, le coût en entier, tant de la construction que de l'entretien doit être à la charge de cette industrie.

Les faits sont amplement exposés dans le jugement du commissaire en chef adjoint, 10 juillet 1918, appuyé par M. le commissaire Boyce. *23 Can. Ry. Cas., 28*

MONTREAL AND SOUTHERN COUNTIES RAILWAY COMPANY *vs* TOWNS OF GREENE PARK *et al.*

Des conventions entre des municipalités et une compagnie de chemin de fer ne diminuent pas la juridiction du Parlement du Canada et de la Commission dans leur administration de la Loi des chemins de fer et dans la fixation des tarifs. Autant que les conventions en question n'ont pas été annulées par une mesure législative, et soumises à la Commission et approuvées par elle, et par suite de l'augmentation considérable dans le coût du transport, la Commission juge que l'augmentation des taux demandée par la requérante est juste et raisonnable.

In re Augmentation de tarif dans le trafic des voyageurs et des marchandises (Cause d'augmentation de taux) *22 Can. Ry. Cas. 49*; Lyons Fuel and Supply Co. *vs* Algoma Central Ry. Co., *23 Can. Ry. Cas. 146,* jurisprudence suivie.

Les faits sont amplement exposés dans le jugement du commissaire en chef, 10 juillet 1918, appuyé par le commisaire en chef adjoint et le commissaire Goodeve. *23 Can. Ry. Cas. 106.*

PÉAGES—WAGONS—PLUNKETT & SAVAGE *vs* CANADIAN PACIFIC RY. COY.

Lorsque le tarif d'un endroit d'expédition au lieu de distination dispose d'un wagon réfrigérateur à chauffage, ainsi que du transport d'un messager, le prix exigé par le voiturier pour la fourniture d'appareils de chauffage supplémentaires n'est pas compris dans le tarif de péages et est illégal, et le remboursement doit en être autorisé.

La requête demandait qu'il fut enjoint à l'intimée de ne pas exiger un droit pour appareil supplémentaire de $22.50 par wagon de Minneapolis à Calgary, sur cinq lots d'entier chargement de bananes de la Nouvelle-Orléans.

Les faits sont amplement exposés dans les considérations du jugement du commissaire en chef adjoint Scott, 11 juillet 1918, appuyé par M. le commissaire Boyce. *23 Can. Ry. Cas. 178.*

CITÉ DE PORT ARTHUR *vs* CANADIAN PACIFIC AND CANADIAN NORTHERN RAILWAY COMPANIES.

Lorsqu'un passage souterrain a été construit au-dessous des voies de chemin de fer dans un parc public dont l'existence est postérieure à celle du chemin de fer, pour relier la partie qui se trouve au nord du chemin de fer à celle du sud, et dont les frais, sauf ceux de la superstructure, payés par la compagnie de chemin de fer, ont été entièrement à la charge de la municipalité, cette dernière, ayant fait don du terrain sur lequel furent installées les voies qui desservent les élévateurs au sud du chemin de fer, dont six devaient être installées immédiatement au sud de la voie principale du chemin de fer, présenta une requête pour la construction d'un passage souterrain au-dessous de ces six voies, la règle d'antériorité ne devant pas s'appliquer et les frais des travaux doivent être également divisés entre la municipalité et les compagnies de chemin de fer intéressées.

Les faits sont amplement exposés dans le jugement du commissaire en chef adjoint, 2 juillet 1918, appuyé par M. le commissaire Boyce. *23 Can. Ry. Cas. 89.*

HAMILTON RADIAL ELECTRIC CO. *vs* CITY OF HAMILTON, *et al.*

Lorsque, sous le régime de la loi de constitution d'une compagnie de chemin de fer, des municipalités sont autorisées à conclure des conventions de franchise et adopter des règlements de franchise, et par une loi spéciale, 7 et 8 Edouard VII, chapitre 117 (G), qui déclare que ce chemin de fer est à l'avantage du Canada en général, il fut décrété que les dispositions de tout règlement municipal qui s'applique à la compagnie, ou toute entente entre cette dernière et une municipalité quelconque ne doivent être

atténuées d'aucune façon, la compagnie étant tenue de s'y conformer, et la Commission n'a pas le pouvoir d'augmenter les péages contrairement aux termes de ces conventions et règlements.

Augmentation de taux. 22 Can. Ry. Cas. 49, aux pp. 57-60, jurisp. suivie.

Les faits sont amplement exposés dans le jugement du commissaire en chef, 12 juillet 1918, appuyé par M. le commissaire Goodeve. *23 Can. Ry. Cas. 114.*

PÉAGES—AUGMENTATION—TWIN CITY COAL COMPANY *et al vs.* CANADIAN PACIFIC, CANADIAN NORTHERN AND GRAND TRUNK PACIFIC RAILWAY COMPANIES.

Dans la décision de la Commission, dans la cause de l'augmentation de 15 pour 100, 22 Can. Ry. Cas. 49, accordant une augmentation de 15 cents la tonne sur la houille, il n'y a pas de tarif distinct pour la houille menue, et il ne peut être fait aucune distinction dans les tarifs entre la houille menue, la houille en morceaux ou le tout—venant de la mine.

La requête demandait qu'il fut ordonné aux intimées de réduire leurs tarifs sur la houille menue en destination d'Edmonton.

Les faits sont amplement exposés dans les considérants du jugement du commissaire en chef adjoint, 17 juillet 1918, appuyé par M. le commissaire Boyce. *23 Can. Ry. Cas. 181.*

GREAT WEST, BYERS MINES COAL COMPANIES AND EDMONTON COLLIERIES *vs* GRAND TRUNK PACIFIC RAILWAY COMPANY.

Lorsque les péages sont l'objet d'un taux de protection, il n'est pas à propos de s'en tenir trop rigoureusement à une base de parcours causant ainsi une rupture soudaine au milieu d'une zone productrice de houille entre des mines qui se font concurrence sur un marché commun.

Galbraith Coal Co. vs *Canadian Pacific Ry. Co., 10 Can. Ry. Cas. 325, jurisprudence suivie.*

La requête demandait qu'il fut ordonné à l'intimée de diminuer les taux sur le charbon entre le rameau de Great West et Edmonton.

Les faits sont amplement exposés dans les considérants du jugement du commissaire en chef adjoint Scott, en date du 18 juillet 1918, appuyé par M. le commissaire Boyce. *23 Can. Ry. Cas. 175*

BEVERLY COAL MINE AND HUMBERSTONE COAL COMPANIES *vs* GRAND TRUNK PACIFIC RAILWAY COMPANY.

Lorsqu'un rameau est construit sous le régime des dispositions de l'article 222, il ne fait pas partie du chemin de fer à partir de la ligne duquel il est construit en vertu des dispositions d'une convention avec le propriétaire, stipulant que la compagnie de chemin de fer doit fournir les rails, les traverses et les attaches qui demeurent sa propriété, et le propriétaire doit fournir l'emplacement de la voie, même s'il n'est pas fait mention de cette convention dans l'ordonnance de la Commission autorisant la construction du rameau, et la Commission n'a pas juridiction pour autoriser un propriétaire attenant de se servir de ce rameau.

Blackwoods Manitoba Brewing & Malting Co. vs *Canadian Northern Ry. Co. and City of Winnipeg, 44 S.C.R. 92, 12 Can. Ry. Cas. 45; Clover Bar Coal Co. v. Humberstone, Grand Trunk Pacific Ry. and Clover Bar Sand & Gravel Cos., 45 S.C.R. 346, 13 Can. Ry. Cas. 162; Boland* vs *Grand Trunk Ry. Co., 18 Can. Ry. Cas., 60; 'Kammerer* vs *Canadian Pacific Ry. Co., 21 Can. Ry. Cas., 74, followed.*

Les faits sont amplement exposés dans le jugement de M. le commissaire Boyce, 31 juillet 1918, le commissaire en chef adjoint, dissident. *23 Can. Ry. Cas. 64.*

APPELS DES DÉCISIONS DE LA COMMISSION.

Au cours de l'exercice clos le 31 mars 1919, deux appels des décisions de la Commission ont été portés devant le Gouverneur en conseil et cinq à la Cour Suprême du Canada.

Quant aux appels portés devant le Gouverneur en conseil, dans un cas il s'agissait de la ville de Saint-Lambert, dans la province de Québec, qui en appelait de la décision de la Commission autorisant une augmentation de 15 pour 100 dans le tarif des marchandises de la compagnie de chemin de fer Montreal and Southern Counties, et une augmentation dans son tarif type maximum des voyageurs de façon à ne pas dépasser 2,875 par mille. L'appel fut renvoyé par arrêté en conseil, C.P. 2518, le 15 octobre 1918.

L'autre appel fut celui de la cité de Hamilton, Ont., qui en appelait de certaines ordonnances de la Commission autorisant l'expropriation par la Toronto, Hamilton & Buffalo Railway de certains terrains dans la cité de Hamilton pour effectuer un prolongement au parc Kinnear aux marchandises dans ladite cité. Le 30 janvier 1919, le Gouverneur en conseil fit publier un arrêté déclarant que comme les circonstances dans lesquelles les ordonnances de la Commission avaient été décrétées se trouvaient matériellement changées par la signature de l'armistice, la question devrait être renvoyée devant la Commission pour nouvelle mise à l'étude de ses dites ordonnances et pour toute autre décision que, dans les circonstances existantes, la Commission peut juger à propos de prendre.

Quant aux appels qui ont été portés devant la Cour Suprême du Canada le premier de ces appels fut celui de la compagnie de chemin de fer Esquimalt & Nanaimo au sujet de la requête du conseil municipal de la cité de Victoria et du procureur général de la Colombie-Britannique demandant une décision de la Commission portant sur les droits de la cité d'avoir accès au pont de la compagnie de chemin de fer Esquimalt & Nanaimo sur une partie du havre de Victoria; cette requête ayant été renvoyée par la Commission. Cet appel est encore pendant; il n'y a pas eu de procédure autre que la signification de l'avis d'appel à la Cour Suprême.

Le second appel est celui de la municipalité de Burnaby d'une ordonnance de la Commission en date du 19 novembre 1918, autorisant le *British Columbia Electric Railway* d'augmenter ses taux d'abonnement pour les voyageurs entre Vancouver et le *Fraser Valley Railway* comme compris dans un certain tarif et permettant l'augmentation venant en effet le 1er décembre 1918. L'appel est encore pendant.

Le troisième appel est celui de la cité de Toronto, Ont., sur une question de droit; appel d'une ordonnance de la Commission en date du 31 janvier 1919, autorisant la Toronto Terminals Railway Company de poser et entretenir des conduites à travers certaines rues dans la cité de Toronto subordonnément à certaines conditions énoncées dans l'ordonnance de la Commission. L'appel est encore pendant.

Le quatrième appel est celui de M. F. W. Wegenast, de la ville de Brampton, Ont., sur une question de droit. C'est l'appel d'un jugement de la Commission renvoyant sa requête demandant qu'il soit ordonné à la compagnie du Grand-Tronc de chemin de fer de lui émettre un billet de cinquante-cinq passagers pour voyager entre Brampton et Toronto, et au même tarif. Cet appel est encore pendant.

Le cinquième appel est celui de la Ottawa Electric Railway Company, sur une question de juridiction, de certaines ordonnances de la Commission renvoyant le projet d'augmentation du tarif des voyages. Cet appel est encore pendant.

Une liste des appels des décisions de la Commission à la Cour Suprême du Canada se trouve compilée à l'appendice "E" du présent rapport.

ORDONNANCES, ORDONNANCES GÉNÉRALES ET CIRCULAIRES.

Au cours de l'exercice clos le 31 mars 1919, la Commission a rendu 1,100 ordonnances et fait distribuer à toutes les compagnies de chemin de fer qui relèvent de sa juridiction, 16 circulaires. Les ordonnances générales diffèrent des autres ordonnances

de la Commission en ce qu'elles s'appliquent à toutes les compagnies qui relèvent de la juridiction de la Commission. Il est à remarquer qu'au cours de l'exercice clos le 31 mars 1919, la Commission a prescrit 38 ordonnances générales, tandis qu'au cours de l'exercice précédent elle en avait prescrit 22.

L'appendice "F" contient une liste des ordonnances générales promulguées et des circulaires distribuées au cours de l'exercice clos le 31 mars 1918.

JUGEMENTS DE LA COMMISSION.

L'appendice "A" contient un résumé des principaux jugements rendus par la Commission, du 1er avril 1918 au 31 mars 1919.

REQUÊTES ADRESSÉES À LA COMMISSION.

Au cours de l'exercice clos le 31 mars 1919, la Commission a été saisie de 3,326 requêtes, y compris les plaintes sommaires.

SERVICE DU TRAFIC DE LA COMMISSION.

Au cours de l'exercice clos le 31 mars 1919, il s'est déposé au service du trafic de la Commission, le nombre suivant de tarifs:

Tarifs de transport des marchandises, y compris les suppléments..	27,570
Tarifs de transport de voyageurs, y compris les suppléments..	15,701
Tarifs des messageries, y compris les suppléments..	8,878
Tarifs des téléphones, y compris les suppléments..	3,600
Tarifs des wagon-lits et wagons-salons, y compris les suppléments..	199
Tarifs des télégraphes, y compris les suppléments..	19

Soit un total de 56,967, comparé à 64,056 déposés au cours de l'exercice clos le 31 mars 1918. Du 1er février 1904 au 31 mars 1919, il a été déposé 840,623 tarifs.

Les détails concernant les tarifs se trouvent à l'appendice "B" du présent rapport.

SERVICE DES INGÉNIEURS DE LA COMMISSION.

Les ingénieurs de la Commission ont fait un grand nombre d'inspections s'étendant à tout le Dominion. Au cours de l'exercice clos le 31 mars 1919, il se fit 179 inspections, y compris celles antécédentes à l'ouverture d'un chemin de fer pour le transport du trafic, ainsi que stipulé à l'article 261 de la Loi des chemins de fer; y compris aussi les inspections des ponceaux, des passages à niveau, des garde-bestiaux, les passages particuliers, les ponts, les passages en dessous des voies, en général les inspections qui incombent aux ingénieurs de la Commission.

SERVICE DE L'EXPLOITATION DE LA COMMISSION.

A ce service incombe l'inspection des chaudières des locomotives et de leurs accessoires, l'inspection des appareils de protection sur les wagons et les locomotives, les enquêtes sur les accidents qui ont causé des blessures corporelles ou des pertes de vie, les rapport sur les emplacements des gares, sur les moyens de protection aux croisements des chemins publics et sur la manière dont les compagnies de chemins de fer s'acquittent du service des trains et des gares.

L'appendice "C" contient un rapport complet et détaillé du chef de la division de l'exploitation.

ACCIDENTS ET ENQUÊTES SUR LES ACCIDENTS.

En examinant le rapport du chef de l'exploitation on constatera d'après l'état comparatif des personnes tuées et blessées que le nombre des accidents parmi les voyageurs et les employés de chemins de fer indique une diminution marquée auprès de l'année 1917-18, quant au nombre des personnes tuées, et une légère diminution dans le nombre des blessés. Il est bon de faire observer aussi qu'en l'année précédente, 1916-17 il y eut une diminution sensible dans le nombre des morts.

Relativement aux cas d'empiètement sur le chemin de fer, il y eut une diminution dans le nombre de tués; en 1917-18 il y eut 93 personnes tuées auprès de 77 en 1918-19. Le nombre des blessés au contraire indique une augmentation marquée, c'est-à-dire 102 en 1918-19, auprès de 64 en 1917-18.

Le nombre des voyageurs tués et blessés durant l'année finissant le 31 mars 1919, fut de 230, soit une diminution de 134. Le nombre total des employés et blessés durant l'année 1918-19 fut de 1,461, soit une augmentation de 104 auprès de l'année 1917-18. Il est à observer, cependant, à ce sujet, que le nombre des employés tués indique une diminution de 20 pour l'année 1918-19 auprès de l'année précédente.

A ce sujet, on constatera, en examinant le tableau ci-dessous que le nombre total des voyageurs transportés sur les chemins de fer indique une diminution notable, et que le nombre des employés indique aussi une diminution sensible, il faut cependant tenir compte du fait que le nombre total des tués et blessés fut de 1,691.

La Commission attire de nouveau l'attention sur les états comparatifs (numéros 14 et 15) fournis par le chef de l'exploitation, indiquant en détail les accidents survenus au cours des années, de 1915 à 1919 inclusivement. Ils accusent un total de 632 accidents, dont 260 pertes de vie et 613 personnes blessées. Il y a eu 161 accidents à des croisement protégés, soit 68 pertes de vie et 156 personnes blessées; et 471 accidents à des croisements dépourvus d'appareils protecteurs, dont 192 fatalités et 457 blessés.

En 1918-19 il y eut 142 accidents à des passages à niveau de grandes routes, dans lesquels 41 personnes furent tuées et 162 blessées. Aux pasasges à niveau protégés il y eut 44 accidents alors que 14 personnes furent tuées et 47 blessées. Aux passages à niveau non protégés il y eut 98 accidents où 27 personnes furent tuées et 115 blessées. Les chiffres ci-dessus comprennent les accidents d'automobiles au nombre de 66, dans lesquels 18 personnes furent tuées et 102 blessées.

Les passages non protégés ont causé 49 accidents où 11 personnes ont été tuées et 78 blessées. Les passages protégés ont été le théâtre de 17 accidents où 7 personnes ont été tuées et 24 blessées. Bien que ces chiffres accusent une augmentation des accidents d'automobiles sur l'exercice 1917-18, où il y en a eu 54, il n'est pas possible, faute de statistiques précises sur la circulation des automobiles, de faire une comparaison judicieuse avec les exercices précédents. Mais on peut présumer qu'il y a eu augmentation considérable dans l'emploi des automobiles, surtout à la campagne, et il n'y a pas de doute que c'est là la cause de l'augmentation du nombre des accidents. La question de la protection, sous ce rapport, est l'objet d'une étude attentive de la part de la Commission, dont le service de l'exploitation étudie les meilleurs moyens à prendre pour protéger les passages de grands chemins qui servent habituellement à la circulation des automobiles.

Les deux paragraphes précédents indiquent que dans bien des cas le public ne s'occupe pas des appareils de protection. On passe au-dessous des barrières ou on les contourne et l'on tient peu compte de l'alarme donnée par le signal automatique ou par le gardien.

Voici un tableau qui donne des comparaisons entre le total des voyageurs transportés par les compagnies de chemins de fer et le nombre des voyageurs tués ou blessés. Il contient aussi les mêmes renseignements concernant les employés et les passants, indi-

quant le nombre des passants tués et la proportion relative du nombre des personnes tuées pendant l'exercice. Les chiffres indiquant le nombre total des voyageurs transportés et des employés des chemins de fer, sont pour l'exercice terminé le 30 juin 1918. Ce sont les derniers chiffres disponibles. Ils proviennent des statistiques des chemins de fer du Dominion publiés par le ministère des Chemins de fer et Canaux:

Voyageurs:	
Nombre de voyageurs transportés sur chemins de fer	50,737,294
" " tués	28
" " blessés	202
Employés:	
Nombre des employés des chemins de fer	143,493
" " tués	117
" " blessés	1,344
Empiétements:	
Nombre de personnes tuées	77
29 pour 100 des personnes tuées sur un total de 264.	

On remarquera que sur ce que l'on pourrait appeler des pertes évitables, il y a eu 77 accidents fatals de personnes et 102 blessures et que cela représente une réduction de 16 dans le nombre des tués et une augmentation de 38 dans le nombre des blessés sur l'exercice 1917-18.

Le tableau suivant indique, par provinces, le total des contrevenants tués ou blessés au cours de l'exercice terminé le 31 mars 1919:

Province:	Tués.	Blessés.
Ontario	41	58
Québec	19	23
Manitoba	3	4
Saskatchewan	6	1
Alberta	3	4
Colombie-Britannique	5	7
Nouvelle-Ecosse	....	2
Nouveau-Brunswick	....	3
Yukon	....	
Total	77	102

SERVICE D'INSPECTION D'INCENDIES DE LA COMMISSION.

Comme par les années passées, la politique du service d'inspection d'incendies de la Commission a été de coopérer avec les diverses organisations fédérales et provinciales de protection contre l'incendie.

On a rapporté un total de 1,144 incendies provenant de toute cause, commencés à moins de 300 pieds des lignes forestières de chemins de fer, sujets à la juridiction de la Commission. C'est une augmentation de 47 incendies sur le chiffre de l'exercice précédent. Là-dessus, 468 n'ont été que des commencements d'incendie et n'ont pas causé de dommages. Soixante et dix-huit pour cent sont définitivement attribués aux chemin de fer, sept pour cent à des causes étrangères aux chemins de fer et quinze pour cent à des causes inconnues. Une superficie de 64,591 acres a été incendiée. Quatre-vingt-neuf pour cent de cette étendue a été ravagée par des feux définitivement attribués aux chemins de fer, trois pour 100 par des incendies dus à des causes étrangères aux chemins de fer et huit pour cent à des incendies d'origine inconnue.

Le total des dommages causés par ces incendies est estimé à $102,416; sur quoi les chemins de fer sont responsables de 66 pour 100, 26 pour 100 est attribué à des causes étrangères aux chemins de fer et huit pour cent à des causes inconnues. Le dommage global, en argent, dû aux incendies, est de $3,252 de moins qu'en 1917.

On trouvera à l'appendice "D" un rapport complet et détaillé de l'inspecteur en chef des incendies de la Commission.

TRAVAIL DE ROUTINE DE LA COMMISSION.

DIVISION DU SECRÉTAIRE.

Depuis la publication du dernier rapport annuel, le seul changement qui ait eu lieu dans le personnel de cette division est le transfert de M. J. Timmins, commis et sténographe, au personnel du service d'exploitation de la Commission. La Commission n'a pas jugé à propos de remplir la vacance causée par le transfert de M. Timmins.

DIVISION DES DOSSIERS.

Depuis la publication du dernier rapport annuel, il n'y a pas eu de changement dans le personnel des expéditionnaires de cette division.

Voici un tableau indiquant le nombre des demandes, des productions et des lettres reçues au cours de l'exercice terminé le 31 mars 1919, ainsi que le nombre des ordonnances rendues:

Nombre des demandes soumises..	3,326
" " productions faites pendant l'exercice..	32,420
" " lettres envoyées au cours de l'exercice..	27,700
" " ordonnances édictées au cours de l'exercice..	1,110

ETAT indiquant les requêtes adressées à la Commission et ayant trait aux divers articles de la Loi des chemins de fer, pour l'exercice terminé le 31 mars 1919.

Articles de la loi des chemins de fer.	1918.									1919.			
	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.	Janv.	Fév.	Mars.	Totaux.
Rescision d'ordonnances, art. 29		4	5	5	5	3	7	6	5	3	6	3	52
Prolongation du temps, art. 50	5	13	5	4	6	3	5	8	6	1	1	1	58
Emplacement d'une ligne, art. 157, 168	1		1		1						1	1	5
Chemin de fer, tel qu'on les construit, art. 164		1											1
Déviation d'une ligne, art. 167	2	2	1	2					1	3			11
Mines et minerais, art. 169, 171	3	32			1	1		2	1		1	1	42
Expropriation des terres, art. 172, 191					1				1				2
Appel des ordonnances de la Commission			2		4	2	2		1				11
Compensation pour dommages, art. 192, 214					1	2			2			3	8
Lignes d'embranchement, art. 221, 226		2											2
Passages à niveau et bifurcations, art. 227, 229	16	23	25	29	14	25	19	24	25	28	10	16	254
Système d'enclenchement, art. 227	1	1	3		1				2	1	3	2	14
Passages à niveau, art. 235, 243	2	1	2	1	2			2	1		2		13
Détournements, art. 237	7	6	17	14	18	20	20	9	10	27	6	9	163
Protection aux passages à niveau, art, 243	3	1	1	3	3	5	3	3		2		3	27
Raccordem. par télégraphe et téléphone, art. 244	3	15	5	4	6	6	8	20	21	9	16	2	115
Croisements de fils téléphoniques, art. 245						3				1			4
Croisements de fils d'énergie, art. 246		1						1			1	1	4
Ententes au sujet du téléphone, art. 248							1			1			6
Tuyaux à l'eau, art. 250	2				3							1	2
Tuyaux d'égout, art. 250	4	3	6	4	4	4	4	7	5	6	8	1	56
Ponceaux, art. 250					1					2			3
Croisements sur fermes, art. 252, 253	2		2	4	1	4	2		3				18
Garde-bestiaux, art. 254, 255			3	1		1		2				1	8
Clôturage de l'emprise, art. 254	2		2	1	1	4		1	1			1	13
Construction sur les eaux navigables, art 233							1						1
Ponts, art. 256.257	1	1	4	2	2	1				1	1	4	17
Tunnels, art. 256, 257	1					1							2
Stations, art. 258	6	5	2	6	8	6	4	4	19	5	3	13	81
Etat des stations, art. 258	1	1	1										3
Aménagement de station et chefs de gare	8	2	1	4	4	1	1	1	1	6	6	7	42
Etablissement de chemins de fer, art. 261			1				2						3
Condition des chemins de fer, art. 262	16	13	6	10	9	6	3	7	8	6	9	12	105
Condition des chemins de fer, art. 262		3		4	2	1	1	1				2	14
Matériel roulant, 264, 268	4	4	9	5	4	11	4	5		5	4	3	58
Service des trains	1	3	1			2						2	9
	5	8	3	4	2	4	11	3	9	10	5	7	71

ETAT indiquant les requêtes adressées à la Commission et ayant trait aux divers articles de la Loi des chemins de fer, pour l'exercice terminé le 31 mars 1919.—*Fin.*

Articles de la loi des chemins de fer.	1918.									1919.			
	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.	Janv.	Fév.	Mars.	Totaux.
Mouvement, art. 269	6	3	2	3	3	4	2	15	6	4		2	15
Obstruction du trafic, art. 279	1					1				1			0
Accommodation favorable au trafic, art. 284	5	4	14	8	7	10	8	14	2	7	5	4	83
Rapports concernant les accidents, art. 292, 293	18	16	12	12	22	12	27	23	27	36	26	30	268
Règlements concernant les taux de péage, art. 314	1	7	1	1					1		1		11
Système d'aiguillage, art. 317, 334	3	1	1		2	1		3			4	4	12
Classification des marchandises, art. 321	1	1		1		1	1	3				1	9
Désapprobation des tarifs, art. 323		1		4				8		1	3	3	20
Tarifs officiels des marchandises, art. 327	1	1	2	1	1	1				3	1		19
Tarifs officiels pour voyageurs, art. 331	4	2	1		1	1		1		1			11
Tarifs pour le transport local des marchandises	1	1											2
Règlement des taux à payer	10	2	7	4	8	4	5	5	3	2	9	8	67
Tarifs spéciaux, art. 329, 332	1	1				5			2	5	5	1	20
Tarifs, conjoints, art. 335						1				1		1	3
Dispositions concernant le transport, art. 340–342	1	2	1							2		3	9
Taux des messageries, art. 348, 354				1				1	1			1	4
Transport par messageries, art. 352	3	5	2	1			4	1	1	2	2	1	22
Taux des téléphones, art. 355, 360	1				1		2	2	2		3		11
Ententes relat. au fusionnement, art. 361, 363						1				1			2
Entente concernant le trafic, art. 364		1				1	1					1	4
Enquêtes	18	17	9	17	11	13	15	11	8	13	15	17	164
Plaintes	95	91	76	72	95	77	78	122	105	92	61	85	1,050
Divers	15	7	18	9	12	6	12	20	21	34	11	21	186
Totaux	281	308	254	241	267	255	253	335	301	322	229	280	3,326

APPENDICE A.

PLAINTE DE L'ASSOCIATION DES MARCHANDS DE DÉTAIL DU CANADA, DIVISION PROVINCIALE ONTARIENNE DES MARCHANDS DE CHARBON, PAR H. A. HARRINGTON, DE TORONTO, ONT., CONCERNANT LES FRAIS ET TARIFS D'INTERAIGUILLAGE ET LES FRAIS ARBITRAIRES EXIGÉS POUR LE PLACEMENT DES WAGONS NON DIRECTEMENT CONSIGNÉS.

ÉTUDE DES NOUVELLES QUESTIONS SOUMISES PAR LA CANADIAN MANUFACTURERS' ASSOCIATION, LA CHAMBRE DE COMMERCE DE TORONTO ET M. ROBIN BOYLE, REPRÉSENTANT LES EXPÉDITEURS DE PIERRE CONCASSÉE, AU SUJET DE LA RÉSOLUTION N° 1A DE LA CONVENTION DES MARCHANDS DE CHARBON DE L'ONTARIO, PRÉSENTÉE PAR M. H. A. HARRINGTON, DE TORONTO, ET DISCUTÉE À TORONTO LE 13 AVRIL 1917. DOSSIER 6713.135.

Résumé du jugement du commissaire McLean, en date du 22 mars 1918, approuvé par le commissaire en chef Drayton, le sous-commissaire en chef Scott et le commissaire Goodeve:

La demande a été faite au moyen d'une série de résolutions que voici:

La résolution n°1A demandait la suspension du tarif du Pacifique-Canadien pourvoyant à ce que les wagons consignés à une tête de ligne mais requis à une autre tête de ligne, bien qu'étant dans les limites corporatives de la cité de Toronto, devraient être sujets à une taxe allant de $3 à $5 par wagon.

La résolution n° 2 demandait que les chemins de fer soient requis de placer dans l'espace de vingt-quatre heures, les wagons au sujet desquels des ordres de placement ont été donnés, une fois la douane passée et les droits payés, et soient sujets à une amende pour le délai dans le placement, au delà de cette période de temps. Cela équivalait à la demande d'un droit réciproque de surestaries. La Commission, tout en approuvant le Code des Règlements concernant les surestaries sur les wagons, dossier 1700, a déclaré que c'était une question sur laquelle elle ne rendrait pas d'ordonnance pour le moment.

La résolution n° 3 demandait que lorsqu'il y a une cour de dételage dans les limites corporatives des villes ou cités avoisinantes, toutes les voies privées s'y embranchant soient considérées comme faisant partie de la cour de découplement et que le placement des wagons sur ces voies privées n'entraîne aucun frais. Bien que cette résolution soit en termes généraux, on a constaté, à la première audience, que la plainte portait réellement sur les taxes supplémentaires d'aiguillage, de Toronto-Ouest à Lambton. Cette question a été réglée par les chemins de fer qui ont mis de côté la station de Lambton et traité les voies privées de ce district comme formant partie de la cour de Toronto-Ouest.

La résolution n° 4 demandait que, lorsque des wagons sont consignés à une tête de ligne, le consignataire ait droit de faire placer ces wagons sur n'importe quelle voie de garage privée ou publique, dans les limites corporatives de la cité ou de la ville dans laquelle la tête de ligne est située, sans frais additionnels. Cette résolution a abouti à une plainte contre une surtaxe du Grand-Tronc pour l'aiguillage des tombereaux à charbon dans la cour de York, ceux du chemin de fer Pacifique-Canadien, par exemple. On a fait une enquête sur les taxes et on a trouvé qu'elles étaient suivant les tarifs légalement produits par la compagnie.

Le mouvement en question est en dehors de la limite de quatre milles fixée dans l'ordonnance générale concernant les aiguillages communs.

Cela dispose de la plainte, sauf pour ce qui est de la résolution 1A.

Anciennement, le Canadien du Pacifique traitait Toronto-Ouest comme une cour de découplement et les wagons consignés à Toronto étaient envoyés à cette cour, alors que le consignataire avait 24 heures, après l'avis d'arrivée pour donner ses ordres sur le placement gratuit de ses wagons dans la cour de l'endroit de leur destination primitive, pour le déchargement ou pour la reconsignation gratuite et le déchargement dans la cour d'une autre des têtes de ligne du groupe de Toronto. Cette entente était satisfaisante pour le commerce de charbon, car les tomberaux étaint simplement consignés à Toronto et la pratique des chemins de fer avait été de les détenir dans la cour de Toronto-Ouest pour attendre les ordres de placement.

En vertu du nouveau tarif du Pacifique-Canadien, C.R.C. n° E-2646, tel qu'amendé par le supplément 54, le consignataire doit consigner ses wagons à une des têtes de lignes et s'il les veut à une autre tête de ligne, il doit payer la taxe de reconsignation.

Le chemin de fer Pacifique-Canadien prétend que la cour de Toronto-Ouest est destinée à la formation des trains, qu'elle ne peut servir à autre chose et qu'afin de diminuer l'encombrement il a fallu faire l'arrangement mentionné.

Les plaignants prétendent qu'à cause des délais du transit il est pratiquement impossible de prévoir l'arrivée des wagons. Il en résulte que le consignataire primitif s'est approvisionné ailleurs et qu'il faut livrer la marchandise à d'autres consignataires qui peuvent se trouver près d'une autre tête de ligne.

Pour ce qui est du Grand-Tronc, toute la marchandise en destination de l'Est est détenue à Mimico et celle qui va vers l'Ouest à York, jusqu'à ce que le consignataire ait dit où il veut que le wagon soit placé. Le premier placement se fait sans frais.

Avant l'établissement de ce tarif du Pacifique-Canadien ce chemin de fer faisait la même chose à West-Toronto.

Dans la plainte de M. A. H. Mayland, de Calgary, v. le C.P.R., dossier 25939.1, la Commission, par son ordonnance n° 24714 du 9 février 1916, a décrété que la plainte concernant la taxe additionnelle pour diversion à la tête de ligne devait être déboutée, la taxe en question ayant été considérée comme justifiable.

Il a été prouvé que la pratique du Grand-Tronc et du Canadian-Northern était de ne pas faire de changement lorsque le point de détournement était dans le même groupe de têtes de lignes. La compagnie du Pacifique a été priée de justifier sa pratique, et la compagnie a déclaré que la taxe était justifiée en vertu de l'ordonnance de la Commission n° 6901, prétendant qu'un wagon consigné à Montréal, en vertu de la pratique du Pacifique-Canadien était consigné à une station en particulier, disons la gare Viger, et qu'à son arrivée à cet endroit, si on demandait au chemin de fer de le placer à Outremont, à Jacques-Cartier, au Mile-End ou à toute autre station, dans la municipalité de Montréal, c'était un détournement, d'après l'ordonnance.

L'opinion suivante a été exprimée dans le mémorandum de monsieur le commissaire Goodeve sur lequel l'ordonnance était basée:

> "Il est clair, d'après la preuve, que si, dans des grandes villes comme Montréal, l'on essayait d'avoir un endroit de centralisation où tous les wagons seraient consignés, pour y être détenus jusqu'à ce que l'on reçoive instruction de les placer sur telle voie de déchargement en particulier, cela causerait beaucoup de confusion et de délai, il en résulterait une perte pour les expéditeurs, et il serait impraticable d'en agir ainsi à cause de la très grande étendue qu'il faudrait pour le garage."

Quoique le système des têtes de lignes différentes, pour marchandises, à Montréal, ait été approuvé, la décision, applicable à Toronto par voie de déduction, n'est pas péremptoire pour ce qui est de Toronto.

Comme il s'agissait de conditions d'exploitation, le service d'exploitation de la Commission a étudié la question et fait rapport comme suit:

"Le chemin de fer Pacifique-Canadien a divisé ses têtes de lignes en groupes et demande aux expéditeurs d'expédier leurs marchandises à la cour centrale de chaque groupe. Toute reconsignation d'un groupe à un autre est taxée suivant les tarifs. Je trouve que c'est le meilleur principe à mettre en vigueur à une tête de ligne de l'importance de Toronto, qu'il a un avantage sur le système du Grand-Tronc, et qu'il devrait causer moins de délai dans le transport, parce qu'une plus grande quantité de marchandises se rendra tout de suite à sa destination finale, évitant les retards de la cour de triage qui ont nécessairement lieu sur le Grand-Tronc.

Comme il est bon, au point de vue de l'exploitation, qu'il y ait des têtes de lignes séparées, pour faciliter le mouvement, il s'ensuit que les dispositions relatives à la reconsignation, dont on se plaint, s'appliquent à bon droit.

PLAINTE DE LA CHAMBRE DE COMMERCE DE NANAÏMO, C.-B., CONTRE LA SUPRESSION DES TAUX DE TÊTES DE LIGNES, DE LA CÔTE DU PACIFIQUE À NANAÏMO ET LA SUBSTITUTION DE L'ARBITRAIRE QUANT À CE QUI REGARDE LES TAUX DE VANCOUVER; ET L'ORDONNANCE N° 24885 DE LA COMMISSION EN DATE DU 16 MARS 1916, DÉBOUTANT LA PLAINTE.

Ici, la plainte est faite par la Chambre de commerce de Nanaïmo. Il s'agit du tarif de la compagnie du Pacifique qui retranche Nanaïmo comme tête de ligne des trains de marchandises. La question des taux des têtes de lignes a été traitée par le commissaire McLean (maintenant sous-commissaire en chef) lors de la demande primitive où l'on exprimait l'idée que les chemins de fer peuvent soutenir ou ne pas soutenir la concurrence de la navigation ou la concurrence sous quelque forme que ce soit; que c'est une question ressortissant à la compagnie, et que la Commission, n'ayant pas le pouvoir de forcer une compagnie à soutenir la concurrence de la navigation, n'a pas celui de la forcer à établir un taux de tête de ligne ou à maintenir un taux de tête de ligne que la compagnie de chemin de fer a déjà établi et qu'elle désire abolir.

Le commissaire en chef, sir Henry Drayton, à propos de la demande actuelle, accepte cette décision pour ce qui a trait aux taux de tête de ligne, ajoutant simplement que le droit intangible de la compagnie de soutenir ou d'ignorer la concurrence est sujet à cette restriction que, ayant décidé de soutenir la concurrence à n'importe quel endroit de son réseau dans un district où des conditions semblables d'exploitation et de trafic prévalent, le taux de concurrence doit être étendu aux autres endroits du district. Mais ici, les conditions sont différentes. Le mouvement de la navigation vers Nanaïmo est très faible, comparé au mouvement de la navigation vers Victoria.

Mais, outre la question des taux des têtes de lignes, on a soulevé celles de la longueur des trajets et de la discrimination, lesquelles dépendent de la question de savoir si oui ou non Ladysmith ou Esquimalt est la tête de ligne utilisée par le chemin de fer du Pacifique. Il appert que le quai de Ladysmith était la propriété d'une compagnie de charbonnage qui permettait au Pacifique de s'en servir, mais que la compagnie avait des intérêts dans le Canadian-Northern et que les installations de Ladysmith étaient abandonnées par le C.P.R. qui exploitait sa traverse de wagons à Esquimalt.

La prétention de la compagnie du Pacifique était que le raccordement, à Ladysmith, était pratiquement entre les mains de son concurrent, le Canadian-Northern et que, pour cette raison, et aussi à cause de la marée, Esquimalt a été choisi comme étant l'endroit propice pour établir ses moyens de transbordement; qu'il serait absurde de baser un taux sur un transbordement qui peut être enlevé à la compagnie en tout temps et

que, en effet, la demande ne concernait qu'une très petite somme d'argent et un très faible trafic.

On a admis que le transbordement de Ladysmith était plus près de Nanaïmo et que la distance par eau était moindre pour aller à Ladysmith que pour se rendre à Esquimalt, mais on a dit, de la part de la compagnie, que la question de distance, relativement au trafic de transbordement, n'était pas importante.

Le transport de denrées comme la farine, les tourteaux, l'avoine, est couvert par un tarif qui donne à Nanaïmo exactement le même taux qu'à Victoria. Le tarif au mille de la compagnie, cependant, fait une différence, sur le foin et d'autres denrées, entre Nanaïmo et Vancouver. En vertu de ce tarif, Victoria paie pour une distance de 80.7 tandis que Nanaïmo paye pour une distance de 155.8 milles de plus que Vancouver. Evidemment, le transport à Nanaïmo par Larysmith peut se faire à meilleur marché que le transport par Esquimalt.

Le commissaire en chef, dans son jugement du 25 mars 1918, approuvé par le commissaire Goodeve, dit:

> "Je crois que les parties seraient traitées avec justice si l'on mettait une situation en regard de l'autre et si l'on traitait Ladysmith et Esquimalt sur la même base.
>
> "Il est parfaitement clair que la compagnie de chemin de fer a deux voies pour aller à Nanaïmo — une plus courte et par conséquent plus économique que l'autre. Il est du devoir de la compagnie, dans les circonstances, et dans l'intérêt de l'expéditeur, de prendre la voie la plus courte, la plus directe et la plus économique; mais, avec la situation tarifaire actuelle, tout le profit de l'économie reste à la compagnie.
>
> "La distance entre Vancouver et Ladysmith, d'après le tarif de la compagnie, est de 141·7 milles. A mon avis, il faudrait la réduire à 87. Du moment que le transbordement de Ladysmith peut être utilisée par la compagnie, la distance des stations qui doivent être desservies par le transbordement de Ladysmith plutôt que celui de Esquimalt, eu égard à la réduction du trajet, devrait être réduite à 87 milles, plus la distance jusqu'à Nanaïmo serait réduite de 155·8 milles à 101 milles."

De l'avis de la Commission, il n'y a pas eu de différence injuste et la demande a été déboutée. Mais cette décision n'empêchera pas d'étudier de nouveau la demande lorsque les conditions du trafic la justifieront. 23, C.R.C. 92.

LA MUNICIPALITÉ DE BUCKLAND *VS* LE CANADIAN-NORTHERN.

En vertu d'une entente avec le gouvernement provincial de la Saskatchewan, un pont de chemin de fer a été construit par la compagnie défenderesse sur la rivière Saskatchewan-Nord, avec un chemin de douze pieds, chaque côté de la voie du chemin de fer, séparé par une clôture considérée comme sûre et satisfaisante à cette fin. L'entente ne contenait aucune disposition pour la protection du trafic des voitures contre les trains qui passent sur le pont. La Commission a refusé la demande d'une municipalité avoisinante qui désirait obtenir une ordonnance pour forcer la défenderesse à avoir des barrières et un gardien aux deux bouts du pont afin d'avertir le public de l'approche des trains, prétendant que la nécessité d'une telle protection découlait de l'usage du pont comme grand chemin.

Les faits sont amplements exposés dans le jugement du commissaire McLean, 2 avril 1918, approuvé par le sous-commissaire en chef, 23 C.R.C. 13.

PLAINTE DE LA " SWIFT CANADIAN COMPANY " CONTRE LES TAUX SUR LES MARCHANDISES ET LE REFUS DES COMPAGNIES DE CHEMIN DE FER DE FAIRE UNE REMISE SUR LES WAGONS FERMÉS.

Il s'agissait d'une plainte de la *Swift Canadian Company, Limited,* de Winnipeg, Man., contre les taux sur marchandises et le refus des compagnies de chemins de fer de faire une remise pour l'emploi de wagons fermés, lorsque lesdites compagnies étaient incapables de fournir des wagons à bestiaux, au parc à bestiaux de Saint-Boniface, pour service à l'établissement de la compagnie plaignante.

La plainte ne concerne que les transports locaux, sur le Pacifique, entre le parc Union, à Saint-Boniface, et la conserverie de la *Swift Canadian Company,* du côté de la rivière Rouge, dans le district connu sous le nom de Elmwood.

Le supplément 1 du tarif d'aiguillage du C.P.R., C.R.C. n° 2251, du 17 avril 1917, supplément entré en vigueur le 21 mai 1917 (les deux étaient en vigueur lorsque l'audience a eu lieu, quoique les citations de M. Ingram fussent empruntées au tarif précédent), porte un taux de 1 sou par 100 livres, minimum de $5 par wagon, sur le bétail, du Parc Union-Stock aux abattoirs situés sur les voies du C.P.R. et au parc à bestiaux du C.P.R. à Winnipeg. Il est évident que ce que l'on veut réellement dire c'est une taxe uniforme de $5 par wagon, puisqu'aucune wagonnée de bestiaux ne pèserait 50,000 livres.

S'il n'y a pas de wagons à bestiaux de disponibles et si on les remplace par des wagons fermés, l'agent du chemin de fer doit avoir quelqu'unité de mesure pour empêcher qu'un plus grand nombre de bestiaux ne soit expédié qu'on n'en aurait pu mettre sur les wagons à bestiaux pour le même prix; d'où la disposition contenue dans le tarif spécial de la compagnie, Règles et Règlements C.R.C. n° W. 2139, cité par M. Ingram, comme suit:

> "Lorsqu'à cause de la pénurie des wagons à bestiaux la division du service des wagons juge qu'il est opportun de fournir des wagons fermés pour en tenir lieu, un nombre suffisant de wagons fermés peut être fourni pour transporter le nombre d'animaux qu'auraient pu loger les wagons à bestiaux commandés, au poids minimum pour les wagons à bestiaux requis, au poids réel s'il est plus grand.
>
> " En agissant d'après cette autorisation, les agents se serviront de l'échelle suivante comme capacité de transport maximum des wagons à bestiaux, et devront faire une lettre de voiture pour chaque wagonnée de bestiaux:
>
> "*Bestiaux.*—Bêtes à cornes, 18 têtes. Veaux d'un an, 35. Bouvillons de 2 ans, 26. Wagons de bêtes à cornes de différents âges (y compris des vaches), 22.
>
> " *Chevaux.* — Lourds, 17; moyens, 19; légers, 22.
>
> " Les wagons fermés fournis en conformité de ce qui précède ne le seront qu'avec une permission spéciale de la division du service des wagons, permission dont il sera fait mention sur les lettres de voiture.
>
> " Les agents doivent indiquer clairement sur les lettres de voiture quels wagons ont été commandés par les expéditeurs et ceux qui ont été fournis, tels que—"Un wagon à bestiaux commandé, deux wagons fermés fournis"."

L'arrangement décrit ci-dessus, concernant l'équivalence de capacité de transport, dit la compagnie de chemin de fer, est en vigueur depuis vingt ans en vertu d'une entente avec les expéditeurs d'animaux de l'Ouest.

Entre le 26 octobre et le 4 novembre, les chemins de fer étant incapables de fournir les wagons à bestiaux nécessaires pour la circulation entre les têtes de lignes, la postulante a dû se servir de 71 wagons fermés pour transporter des animaux.

M. le commissaire McLean, dans son jugement du 3 avril 1918, approuvé par le commissaire en chef Drayton, a jugé que le tarif en vertu duquel la demande était

faite était explicite en ce qui concerne le chiffre de 18 têtes; que si la Commission avait été d'avis que 15 têtes était le nombre fondamental pour un transport d'aiguillage, alors, elle n'aurait fait que donner des conseils quant à l'amendement futur du tarif. Jugé, en outre, que la Commission ne pouvait pas rendre cela rétroactif. Comme le tarif ne permet plus les transports d'aiguillage—dont il est question dans la plainte—il n'y a rien pour servir de base à un règlement relativement à la demande telle que faite.

PRIORITÉ DE LA COMPAGNIE MIDLAND RAILWAY OU DU GRAND-TRONC DU PACIFIQUE RELATIVEMENT À UN CROISEMENT DANS LA PAROISSE DE SAINT-BONIFACE.

La compagnie Midland Railway, constituée en corporation par la législature du Manitoba, a demandé à la Commission une ordonnance pour déterminer quelle compagnie de chemin de fer avait le premier droit sur le croisement des voies de la compagnie requérante avec les voies du Grand-Tronc du Pacifique, îlot 2, lot 56, dans la paroisse de Saint-Boniface, Man.

Le commissaire McLean, dans son jugement du 25 avril 1918, approuvé par le commissaire Boyce (le sous-commissaire en chef Scott, dissident, dans son jugement du 4 avril 1917) juge que le tracé approuvé en 1906, comprenant une intersection de la ligne du Grand-Tronc-Pacifique subséquemment approuvée et construite, ne donnait pas de priorité au chemin de fer Midland pour l'îlot de terre concerné. Jugé en outre que, quelle que soit la priorité conférée par l'autorité de son plan de location en 1906, cette priorité n'excluait pas le respect du droit de passage dont il était question dans l'approbation. Jugé, en outre, que le chemin de fer Midland ne peut pas, en abandonnant cet endroit, transporter sa priorité sur une emprise approuvée subséquemment à la construction du Grand-Tronc-Pacifique.

Cité d'Edmonton v. le Calgary & Edmonton Ry., C.R.C. 420, et la cité d'Edmonton v. le Calgary & Edmonton Ry., 53, S.C.R. 406, jurisprudence suivie.

La compagnie du chemin de fer Midland, constituée en corporation par la législature du Manitoba, a demandé à la Commission de déterminer quelle compagnie de chemin de fer avait la priorité au croisement des voies de la compagnie requérante avec celles du Grand-Tronc-Pacifique, à l'îlot 2, lot de paroisse 56, dans la paroisse de Saint-Boniface, province de Manitoba.

Il est préférable de suivre l'ordre chronologique en indiquant les mesures prises par les compagnies de chemin de fer qui peuvent avoir trait à la question du droit de priorité au croisement.

La compagnie Midland a acheté l'îlot 2, lot paroissial 56, Saint-Boniface, en 1905; et le titre de cette propriété a été donné à la compagnie le 5 octobre 1906, par un certificat de titre en vertu des dispositions de la *Real Property Act* de la province de Manitoba. Cet îlot a près de 600 pieds de long et 300 de large. L'îlot 2 et la propriété adjacente, ainsi qu'une largeur dépassant de beaucoup la largeur ordinaire de l'emprise d'un chemin de fer ont été acquis par la compagnie Midland pour les fins de son chemin de fer, le tout pouvant servir comme cour et terrain de gare. Un plan indiquant l'emplacement approuvé du chemin de fer Midland sur une lisière de terre de 100 pieds passant par l'extrémité ouest de l'îlot 2 a été enregistré au bureau des titres agraires à Winnipeg, le 3 mai 1906.

L'emplacement du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, traversant l'îlot 2 et l'emplacement du chemin de fer Midland, a été approuvé par l'ordonnance de la Commission n° 3507, en date du 15 août 1907. La requête demandant cette approbation a été soumise et l'ordonnance rendue sans que la compagnie Midland n'ait été avisée ni mise au courant.

Le document approuvant le tracé du Grand-Tronc-Pacifique a été déposé au bureau des titres agraires le 20 août 1907. Le Grand-Tronc-Pacifique a été construit à travers l'îlot 2 en 1908 sans que la compagnie Midland n'ait été avisée ni mise au courant. La question ayant été soumise à l'attention de M. B. B. Kelliher, alors ingénieur en chef du Grand-Tronc-Pacifique, il a écrit à M. Hogeland, ingénieur en chef de la compagnie Midland, le 29 janvier 1909, une lettre dont voici un extrait:

"Je tiens à vous dire que ce n'est pas avec intention que nous avons construit notre ligne sur la propriété du *Great-Northern* (*Midland Railway*) sans au préalable nous efforcer d'acquérir le droit de passage de la manière régulière et de respecter les désirs de votre compagnie à cet égard.

"Vous verrez par le bleu ci-inclus quelle est la situation actuelle. Nous avons installé un nouvel appareil d'enclenchement à cet endroit et nous avons pris les mesures nécessaires pour y inclure votre ligne lorsque vous la construirez."

En 1911, le chemin de fer Midland a décidé de ne pas construire son chemin de fer à travers l'îlot 2, tel qu'indiqué sur le tracé déposé au bureau des titres agraires en 1906, mais à un autre endroit, dans le même îlot, à quelque distance à l'est de l'emplacement primitif choisi en 1906. Un plan du nouveau tracé, à travers l'îlot 2, par-dessus les voies du Grand-Tronc-Pacifique a été dûment approuvé par les autorités provinciales et déposé au bureau des titres agraires le 10 août 1911.

Par l'ordonnance n° 14996, en date du 15 septembre 1911, cette Commission a autorisé la compagnie Midland Railway à unir ses voies à celles du Canadian-Northern et à traverser celles du Grand-Tronc-Pacifique sur l'îlot 2, tel qu'indiqué sur le tracé du chemin de fer Midland déposé au bureau des titres agraires le 10 août 1911.

Le Grand-Tronc-Pacifique, de temps à autre, a offert d'acheter de la compagnie Midland une emprise de voie, pour son chemin de fer, dans l'îlot 2, mais on n'en est jamais venu à une entente.

Sujet à l'effet, si effet il y a, de la déposition du tracé du Grand-Tronc-Pacifique au bureau des titres agraires, en 1907, la compagnie Midland est encore le propriétaire de l'îlot 2.

La Commission doit déterminer quelle compagnie de chemin de fer a la priorité, afin que le coût de la construction et de l'entretien de l'installation d'enclenchement au croisement puisse être réparti entre les compagnies suivant la règle usuelle de priorité.

Jugé qu'une ordonnance devrait être rendue reconnaissant la priorité de la compagnie Midland au croisement en question. 23. C.R.C. 80.

PLAINTE DU "CALGARY LIVE STOCK EXCHANGE" AU SUJET DE LA DISCONTINUATION, DE LA PART DES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER, DE LA PRATIQUE DE SABLER LES WAGONS À BESTIAUX.

Le *Calgary Live Stock Exchange* s'est plaint à la Commission à propos de la discontinuation de la pratique d'étendre du sable dans les wagons servant à l'expédition des animaux. Les requérants ont prétendu que le sable, sur le pavé des wagons, était nécessaire pour donner aux animaux l'aplomb qu'il leur faut, ce qui les sauvegarde et les protège.

La question a été débattue à une audience et laissée en suspens jusqu'à ce que la question de l'augmentation de 15 pour 100 dans les taux de voyageurs et des marchandises ait été réglée.

Le Pacifique-Canadien s'est opposé à l'idée de faire ce travail gratuitement, et l'avocat des expéditeurs a prétendu que l'épandage du sable sur le pavé des wagons

formait partie de l'obligation des chemins de fer de fournir l'équipement convenable. Le chemin de fer a prétendu qu'il fournissait un véhicule convenable, le wagon, et que, lorsque les pavés des wagons étaient nettoyés en transit la compagnie les recouvrait de sable et mettait une litière propre dans le wagon; que ce qu'on essayait d'obtenir c'était de faire imposer au chemin de fer l'obligation d'épandre du sable dans les wagons à l'endroit de l'expédition. Il a soutenu que cette obligation n'était pas imposée à la compagnie par la Loi des chemins de fer, mais que c'était en réalité un fardeau dont l'expéditeur doit se charger.

Le commissaire McLean, dans son jugement du 6 avril 1918, approuvé par le commissaire en chef, a déclaré qu'à l'item 62 du supplément 7 du tarif du Pacifique-Canadien, C.R.C. W.-2250, en vigueur au 1er octobre, il est prévu que lorsque les wagons fournis pour l'expédition des animaux seront pourvus de sable par la compagnie de chemin de fer, elle pourra imposer une taxe de $1 par wagon pour ce service en sus des taux publiés dans le tarif.

REQUÊTE DE LA "PROVINCIAL STONE AND SUPPLY COMPANY", DE TORONTO, DEMANDANT DES TAUX DE COMMODITÉ À PARTIR DE BURRITTS, ONTARIO.

Il s'agissait d'une requête faite par la *Provincial Stone and Supply Company,* de Toronto, Ont., demandant une ordonnance de la Commission pour exiger que le Canadien-Pacifique publie des taux de faveur sur le transport de la pierre concassée, entre Burritts, Ont., et divers endroits avoisinants.

Les requérants possèdent une carrière encore inexploitée près de la ligne du Pacifique-Canadien, à environ trois quarts de mille à l'est de la station de Burritts. Le but des requérants était d'obtenir une garantie de taux qui, de leur avis, les justifieraient de placer le capital nécessaire pour développer cette propriété.

Le commissaire Goodeve, dans son jugement du 10 avril 1918, approuvé par le sous-commissaire en chef Scott et le commissaire McLean, a décidé que le taux dont on se plaignait n'était pas déraisonnable en soi, d'après la preuve. Il a décidé en outre, que comme il circule une grande quantité de pierre concassée sous les taux en question, la Commission ne serait pas justifiable de rendre l'ordonnance demandée. 22 C.R.C. 411.

REQUÊTE DU "BRITISH COLUMBIA ELECTRIC RAILWAY" AU SUJET D'UNE AUGMENTATION DANS LES TAUX DE FRET.

Il s'agissait d'une requête du *British Columbia Railway* au nom du *Vancouver and Lulu Island Railway* et du *Vancouver and Fraser Valley Railway,* demandant la permission d'augmenter de 10 pour 100 les taux sur marchandises sur les parties de son réseau qui sont sujettes à la juridiction de la Commission. Les augmentations demandées sont les mêmes que celles accordées par la Commission aux chemins de fer à vapeur sujets à la juridiction de la Commission et exploitée en Colombie-Britannique. Les parties du *British Columbia Electric* qui sont sujettes à la juridiction de la Commission sont le *Vancouver and Lulu Island Railway* qui a 26.9 milles de long et est affermé du Pacifique-Canadien, et le *Vancouver, Fraser Valley and Southern* qui a 14.7 milles de long.

La Commission a donné instruction à la requérante de servir aux municipalités concernés des copies de sa requête indiquant les raisons sur lesquelles elle se fonde. En conséquence, des copies ont été envoyées aux chambres de commerce de New-Westminster, Vancouver-Sud et Vancouver et aux municipalités de Richmond, Vancouver-Sud, Point-Grey, Burnaby, New-Westminster et Vancouver. Les lignes intéressées traversent les municipalités en question.

La corporation du district de Burnaby a protesté, par l'entremise de ses avocats, contre les augmentations des taux de marchandises demandés sur les lignes Vancouver-Steveston et New-Westminster-Eburne du *Vancouver and Lulu Island Railway* et sur la ligne du lac Burnaby du *Vancouver-Fraser-Valley and Southern Railway;* et l'on a demandé qu'aucune décision ne soit prise pendant l'audition. Les avocats de Burnaby ont avisé la Commission comme suit:

Re les taux des marchandises sur le B.C.E.R., Dossier n° 28439.

"Nous avons instruction du conseil municipal de Burnaby de retirer le protêt contre l'élévation des taux de marchandises par le *B.C. Electric Railway, Limited,* sur les lignes Vancouver-Steveston et New-Westminster-Eburne du chemin de fer *Vancouver and Lulu Island* et sur la ligne du lac Burnaby du *Vancouver Fraser Valley and Southern Railway* tel que contenu dans notre lettre du 15 mars dernier.

"Le comité du transport du conseil de Burnaby a discuté la question avec le représentant de la compagnie de chemin de fer et est convaincu que l'augmentation, si elle est accordée, ne nuira pas sérieusement aux résidants de Burnaby."

M. le commissaire McLean, dans son jugement du 23 avril 1918, approuvé par le commissaire en chef Drayton, a dit que la Commission avait déjà déclaré que le taux réglementaire pour les voyageurs dans la Colombie-Britannique était suffisamment élevé; que la requête actuelle demandant une augmentation des taux de marchandises avait été justifiée et que les augmentations permises dans le cas des chemins de fer à vapeur de la Colombie-Britannique doivent entrer en vigueur dans quinze jours de la date de l'ordonnance donnant suite au jugement.

Cité de Montréal v. la "Bell Telephone Co.", 15 C.R.C., 118, à la p. 135.

DES PROPRIÉTAIRES TERRIENS DE NORTH-BAY *v.* LE "CANADIAN NORTHERN ONTARIO RAILWAY CO."

Lorsque les rues sont obstruées par la construction d'un chemin de fer à la suite d'une entente conclue avec la municipalité spécifiant la manière dont les passages doivent être faits, pourvoyant à ce que des règlements soient adoptés pour fermer certaines parties des rues et pour le paiement par la compagnie de chemin de fer d'un dédommagement, et lorsqu'une ordonnance de la Commission est obtenue permettant de traverser les rues aux conditions spécifiées dans l'entente et pourvoyant à ce que la compagnie de chemin de fer soit responsable de tous les dédommagements que les propriétaires affectés (par exemple les propriétaires de terrains contigus ou aboutissant à la rue) peuvent avoir le droit légal de réclamer en vertu de la loi des chemins de fer et de la loi municipale, et lorsque la compagnie de chemin de fer retient ou refuse de payer ces dédommagements, la Commission a le pouvoir de les déterminer ou de référer la question soit à un membre de la Commission, en vertu de l'article 13, amendé par 7 et 8 Edouard VII, chapitre 62 (C), article 4, ou à une personne nommée par la Commission en vertu de l'article 60, pour enquête et rapport, et l'ordonnance précédente de la Commission accordant la permission de construire le chemin de fer a travers les rues devait être amendée en conséquence. Subséquemment, un règlement a été adopté, fermant ces parties de rues et une ordonnance d'amendement est devenue nécessaire.

Voir articles 29 et 235, amendés par 1 et 2 George V, chapitre 22 a. 6; Holditch v. "Canadian Northern Ontario Ry. Co.", (1916) 1 A.C., 536, à la page 543, 20 C.R.C. 101 Brant vs Canadian Pacific Ry. Co. 360 L.R. 619, 20 Can. Ry. Cas. 268, suivi "Canadian Northern Ontario Ry. Co.", ville de North-Bay, 18 C.R.C. 309, renversé.

Les faits sont amplement exposés dans le jugement du commissaire Boyce, 24 avril 1918, approuvé par le sous-commissaire en chef et le commissaire McLean. 23 C.R.C. 35.

PLAINTE DES " ONTARIO ASSOCIATED BOARDS OF TRADE " AU SUJET DE LA LIVRAISON DES MARCHANDISES AUX STATIONS DE SIGNALEMENT.

Il s'agissait d'une plainte déposée devant la Commission par les *Ontario Associated Boards of Trade* au sujet des conditions soi-disant peu satisfaisantes de la livraison des marchandises aux haltes et du service donné à ces haltes.

La cause a été plaidée à une séance de la Commission, à Hamilton, le 22 octobre 1917. Voici la plainte telle que formulée dans une lettre du président de la *Associated Boards of Trade* en date du 23 juin 1917:

> " Pour être capable de présenter à la Commission une preuve tangible des conditions qui existent, nous avons envoyé des circulaires à un certain nombre de marchands, clients des maisons de gros, dans différents centres de distribution, demandant des renseignements sur la nature de la protection que reçoit leur marchandise lorsqu'elle est déchargée, sur les pertes ou les dommages subis et ce qui, à leur avis en est la cause. Nous transmettons, avec cette demande, les réponses reçues de quelque 80 marchands qui reçoivent des marchandises à autant de stations."

Sur les quatre-vingt réponses soumises, lesquelles ont été lues attentivement et vérifiées, nous avons trouvé qu'un certain nombre avaient à traiter avec des chemins de fer sur lesquels la Commission n'a pas juridiction. Une analyse attentive de ces plaintes, et des témoignages rendus ou apportés à la séance, indiquerait que les plaintes peuvent se diviser comme suit:

1. Celles qui se rapportent à la défectuosité de l'abri fourni soit pour insuffisance ou mauvais état de réparation.
2. Celles qui se rapportent au dommage subi dans le déchargement, par suite de négligence de la part des employés.
3. Celles qui concernent le fait qu'il n'y a ni hangar ni d'abri d'aucune sorte pour la protection des marchandises.
4. Celles qui se rapportent à la difficulté d'obtenir une preuve convenable dans les cas de réclamations pour pertes ou dommages aux marchandises.

M. le commissaire Goodeve, dans son jugement en date du 30 avril 1918, approuvé par le commissaire en chef Drayton, a décidé qu'à propos de la première plainte les compagnies devraient prendre les mesures nécessaires pour rectifier la chose; que, pour ce qui est de la seconde plainte, une ordonnance devrait être rendue pour donner instruction à toutes les compagnies de chemins de fer qui sont sous la juridiction de la Commission, d'émettre un bulletin avertissant les conducteurs en charge de marchandises L.C.L. que tous les paquets destinés aux haltes doivent être déchargés du quai lorsque le train est arrêté; que partout où il y a des abris, on doit y placer les marchandises; et que les conducteurs seront tenus responsables de la mise en pratique de ces instructions. Pour ce qui est de la troisième plainte, il a jugé qu'on n'avait pas fait une cause qui justifiât la Commission de rendre une ordonnance générale qui exigerait de la part des compagnies une assez forte dépense d'argent à une époque où il est essentiel que chaque dollar soit conservé autant que possible, lorsque le service public n'en souffre pas. A propos de la quatrième plainte, il a décidé que la question pouvait se régler et qu'on pouvait obtenir les mêmes résultats sans la dépense, et sans les autres choses auxquelles les voituriers ont objection, en adoptant, pour l'usage général, une estampille qu'on imprimerait sur tous les connaissements de mar-

chandises en destination d'une halte et à laquelle le conducteur apposerait sa signature.

REQUÊTE DE LA "QUEBEC RAILWAY, LIGHT, HEAT AND POWER COMPANY, LIMITED", À PROPOS DE LA PRODUCTION DES TARIFS POUR UNE AVANCE GÉNÉRALE DANS LES PRIX.

Il s'agissait d'une requête de la *Quebec Railway, Light, Heat and Power Company, Limited,* à la Commission, demandant une ordonnance permettant à la compagnie de produire des tarifs pourvoyant à une hausse générale des taux de transport des voyageurs sur sa ligne, de la même manière et dans la même proportion que la hausse accordée par la Commission dans le cas des chemins de fer à vapeur.

Il est en preuve que la division de Montmorency de la *Quebec Railway, Light, Heat and Power Company* est exploitée à la fois à la vapeur et à l'électricité. L'exploitation à vapeur est surtout pour les marchandises. Une partie du transport des voyageurs, par exemple, le transport des pèlerins à Sainte-Anne-de-Beaupré, se fait à vapeur.

Les conditions du transport à vapeur des marchandises ont été considérées par la Commission comme étant semblables à celles qui prévalent dans le transport à vapeur sur les autres chemins de fer, et la Commission a accordé une augmentation de 15 pour 100, dans les taux sur marchandises, qui est actuellement en vigueur.

Bien qu'on se serve de la vapeur et de l'électricité pour le transport des voyageurs, le gros du transport des voyageurs se fait à l'électricité. Au cours de l'exercice terminé le 30 juin 1917, on a transporté à la vapeur 81,650 voyageurs, qui ont donné un revenu de $8,608. La distance moyenne parcourue, par voyageur, a été de 7 milles et la recette moyenne par voyageur, au mille, a été de 1·4 sou. Pendant la même période, le tramway électrique a transporté 1,947,667 voyageurs et rapporté $212,643. Le prix moyen a été de 10·5 sous; c'est la même chose que le taux du transport à vapeur. La formule du rapport du ministère des chemins de fer et canaux ne donne pas de détails concernant la distance moyenne parcourue sur le tramway électrique.

La partie exploitée à l'électricité comprend les trains de Québec à Saint-Joachim, 26 milles, et de Québec au Kent House, 7 milles; total, 33 milles.

Le prix régulier pour voyageurs est de 2·5 sous par mille. On demande maintenant de l'augmenter de 15 pour 100.

Le chemin de fer exploite, dans la partie concernée, sa propre emprise de voie et n'a pas d'ententes avec les municipalités traversées qui puissent avoir quelque portée sur le niveau des taux de voyageurs.

L'augmentation dans les frais de matériel, en 1917, comparativement à l'année 1913, est en moyenne de 40 pour 100. Pour de petits articles, il y a des augmentations jusqu'à 300 pour 100.

Le commissaire McLean, dans son jugement du 3 mai 1918, approuvé par le commissaire en chef Drayton, a décidé que l'augmentation de 15 pour 100 demandée était justifiable. Sujet aux dispositions du statut concernant la publication dans la *Gazette du Canada* des tarifs réglementaires revisés, les tarifs peuvent être produits et entrer en vigueur dans les quinze jours de la date de l'ordonnance.

PLAINTE DE LA "GRAIN GROWERS B.C. AGENCY, LIMITED."

La Commission a demandé un règlement quant au droit des compagnies de chemins de fer de hausser leurs taux sur le blé, en vertu du jugement et des ordonnances émises dans la cause du 15 pour 100. La question est toute couverte par les ordonnances déjà émises.

Le commissaire en chef Drayton, dans son jugement du 8 mai 1918, approuvé par le sous-commissaire en chef Scott et les commissaires Goodeve, McLean et Boyce, a

décidé que le transport du blé des prairies à la côte du Pacifique est sujet à l'augmentation accordée dans le jugement principal en vertu duquel l'ordonnance n° 212 a été rendue.

PLAINTE DE LA "LAKE SUPERIOR PAPER COMPANY", ET AL., AU SUJET DE TARIF SPÉCIAL DU C.P.R. SUR LE BOIS DE PULPE, C.R.C. N° E.3557.

Les plaintes dont il s'agit comportent que le tarif spécial du C.P.R. sur le bois de pulpe, C.R.C. n° E.3557, entré en vigueur le 10 janvier 1918, depuis Sturgeon-Falls et Española (où se trouve la fabrique du plaignant), jusqu'aux endroits du territoire de la *Central Freight Association* (destination des produits), est relativement injuste, déraisonnable, discriminatoire et injustement favorable aux concurrents de la plaignante, et que lesdits taux n'ont pas conservé le rapport qui existait jusque-là, depuis nombre d'années, avec lesdites consignations, grâce aux anciens tarifs que la plaignante demande de rétablir.

Le commissaire Boyce, dans son jugement du 10 mai 1918, approuvé par le commissaire en chef Drayton et le sous-commissaire en chef Scott, a décidé que les compagnies de chemins de fer devraient être requises de rétablir le rapport préexistant en publiant et en produisant les mêmes taux à partir de Sturgeon-Falls et d'Española que ceux qui sont en vigueur sur les lignes qui partent d'Ottawa et passent par les mêmes endroits de frontière, en destination du territoire de la *Central Freight Association.*

"UNITED GRAIN GROWERS" ET AL *vs* LA "CANADIAN FREIGHT ASSOCIATION" (MOUTURE EN TRANSIT).

Les taux, à partir d'un endroit de réexpédition, exigibles sur le grain en vertu des tarifs permettant la mouture en transit ou de privilèges analogues, sont ceux qui sont en vigueur au moment de leur expédition primitive, et non ceux qui sont entrés en vigueur au moment de leur réexpédition, à moins que le tarif en vertu duquel le grain a été expédié ne stipule le contraire d'une manière explicite.

La mouture, le maltage, l'emmagasinage et le nettoyage en transit sont des privilèges accordés aux expéditeurs par les voituriers, de sorte que la Commission ne peut pas les exiger, sauf pour empêcher la discrimination, mais ils deviennent des droits applicables lorsqu'ils sont mentionnés dans les tarifs en vertu desquels les expéditions sont faites.

Les tarifs ambigus sont interprétés en faveur de l'expéditeur, lorsqu'on peut raisonnablement et convenablement le faire. Lorsque le privilège de la mouture en transit ou des privilèges analogues sont exercés, les consignations qui entrent ou qui sortent doivent être considérées comme formant partie du même transport, en vertu du contrat, et sujettes à une entente sur un taux direct.

Les faits sont exposés au long dans les considérants du jugement du commissaire McLean, en date du 11 mai 1918, approuvé par le commissaire Goodeve. 24 C.R.C. p. 128.

SERVICE D'INTERAIGUILLAGE.

Les chemins de fer et les expéditeurs se sont plaints de temps à autre des règlements d'aiguillage et du service d'interaiguillage donné par les chemins de fer. Il y a eu des audiences auxquelles la situation générale a été discutée pleinement par différentes associations d'expédition, par des expéditeurs non organisés et par les chemins de fer.

Le commissaire en chef, sir Henry Drayton, dans les considérants de son jugement en date du 15 mai 1918, 24 C.R.C. 324, remonte à l'origine et fait l'historique de l'interaiguillage, du service d'interaiguillage et de la ligne de conduite de la Commission à ce sujet. En voici un résumé:

L'ordonnance de la Commission n° 4988, en date du 8 juillet 1908, connue sous le nom de "Ordonnance générale concernant l'interaiguillage" permet aux voituriers sur lignes de raccordement ou sur lignes directes d'absorber le taux pour l'interaiguillage du transport de concurrence, et prévoit un tarif applicable aux marchandises destinées aux consignataires dont les établissements sont situés à côté ou raisonnablement près des voies du voiturier, ou aux consignataires qui ont habituellement accepté la livraison par l'entrepreneur de transport pour laquelle, une fois l'expédition faite, le consignataire demande une livraison d'interaiguillage exigeant un transport additionnel. Le taux alloué était de 20 sous par tonne pour toute distance n'excédant pas quatre milles, avec un minimum de $3 par wagon et un maximum de $8.

Dans le cas des marchandises destinées aux consignataires dont les établissements sont à côté ou raisonnablement près de voies autres que celles de l'entrepreneur de transport, l'ordonnance prévoyait que la moitié du taux soit payée à l'entrepreneur de transport.

La question a été étudiée de nouveau par la Commission, lorsque le C.P.R. a fait une requête pour demander que l'ordonnance générale concernant l'interaiguillage soit applicable à la situation de l'aiguillage à London, qui était régie par une ordonnance spéciale de la Commission en date du 25 juillet 1905. En discutant cette demande, le juge Mabee, alors commissaire en chef, déclarait que comme la question générale de l'interaiguillage était à l'étude, la Commission ne désirait pas mettre de côté l'ordonnance relative à l'interaiguillage à London et distinguait entre les voies de garage et les voies doubles, d'une part, et les voies industrielles ou commerciales de l'autre.

Mais les compagnies ont fait peu ou point d'effort pour limiter l'interaiguillage aux voies commerciales ou industrielles, elles l'ont étendu aux voies doubles communiquant l'une avec l'autre. Puis est venue la question de la plainte du gérant général du trafic des chemins de fer nationaux du Canada, parce que le Grand-Tronc, à Toronto, avait donné des ordres péremptoires de refuser la livraison sur les voies doubles, dans ses cours de Toronto, des wagons de marchandises circulant à Toronto sur les lignes du C.N.O.R., tandis que, pour leur commodité, les propriétaires désiraient la livraison sur les voies doubles du Grand-Tronc à Toronto.

Avant que l'ordonnance générale n° 4988 ne fut rendue, les wagons de marchandises arrivés à Toronto sur les lignes du C.N.O.R. étaient acceptés pour livraison sur les voies doubles, par le Grand-Tronc, et le jugement du commissaire en chef Mabee au sujet de la requête du C.P.R. en question, a soulevé un doute, a-t-on prétendu, dans les esprits des voituriers, sur leur obligation d'avoir une ligne d'aiguillage pour donner les facilités d'une voie double lorsque, pour la commodité du propriétaire, la chose était désirée, et la requête de la compagnie du chemin de fer C.N.O. demandait si, en vertu de l'ordonnance générale n° 4988, les compagnie étaient tenues d'accepter d'un voiturier de raccordement des wagons de marchandises, alors que pour la commodité du propriétaire la livraison par camion dans les limites de la cour de la compagnie pouvait être ou ne pas être obligatoire.

Le secrétaire de la Commission, agissant sur les ordres des autorités, donna avis au chef du trafic du C.N.O. que l'ordonnance relative aux voies de passage ne portait que sur les honoraires à payer, et qu'elle ne visait aucunement à obliger un chemin de fer à mettre ses têtes de lignes complètement au service d'une autre compagnie. Sans tenir compte de cet avis de la part de la Commission, les compagnies de chemin de fer continuèrent à permettre l'usage de leurs voies de passage pour le service de l'échange des wagons.

En plus de l'ordonnance adoptée dans le cas de l'affaire de London, des ordonnances spéciales en matière d'échange furent adoptées en vue de les appliquer dans l'affaire de Lindsay, Ont., New-Westminster et Rossland, C.-A. Par conséquent, il en résulta que les ordonnances prescrites dans les cas cités plus haut s'appliquaient à la livraison par voie de passage, tandis que l'ordonnance générale relative aux voies de passage n° 4988, en date du 8 juillet 1908, ne s'y appliquait point.

Les voies de halage forment partie d'une tête de ligne de chemin de fer. Il arriva que de plus en plus souvent les compagnies refusèrent d'ouvrir leurs voies de passage au service d'aiguillage commun. Ces têtes de lignes coûtent aux compagnies de grosses sommes d'argent, et on s'objectait à les mettre à la disposition des compagnies rivales qui auraient trouvé là l'occasion de faire du commerce sans encourir de frais. D'autre part, l'intérêt du public en matière d'aiguillage commun est une question d'importance vitale. Les compagnies pourraient exiger des taux ordinaires pour la distance comprise dans les mouvements d'aiguillage commun en vue de la livraison par voie de halage, avec cet effet d'y placer un certain embargo et empêcher le mouvement du fret vers certaines parties du territoire desservi par les chemins de fer du Canada. A ce sujet, le commissaire en chef s'exprima de la manière suivante:

> " Je suis d'avis que l'aiguillage commun ne doit plus être une question de complaisance mais une affaire de droit. L'ordonnance générale ne devrait pas constituer un simple tarif, mais un ordre ayant force de loi et obligeant les parties intéressées à accorder le service demandé. Je crois que les voituriers devraient être tenus à tout temps, conformément à leurs pouvoirs, de fournir un service d'aiguillage, service égal à celui qu'on accorde à leur propre trafic, à tous les endroits où les voies d'échange de wagons ne sont pas encore installées ou là où elles le seront à l'avenir, et que le voiturier régulier, lorsqu'il est requis par l'expéditeur ou le consignataire, doit être tenu de placer ses wagons à un point d'échange convenable et de réquisitionner à cet effet le service du voiturier chargé d'opérer l'aiguillage ou l'échange des wagons."

Dans le jugement on fait la distinction entre l'emploi des voies d'échange de wagons et les voies servant à un usage particulier. Le droit d'aiguillage commun de un cent par cent livres pour des voies de service particulières. A mesure que la capacité des wagons augmenta, on biffait le maximum de $8. Les taux minimums augmentent de $3 à $5 le wagon pour une certaine catégorie de marchandises. On maintint en vigueur le minimum actuel de $3 par wagon applicable au trafic et compris dans les 7e, 8e et 10e classes de la classification canadienne du fret. Les voies de garage, utilisées par les chemins de fer pour localiser les wagons destinés à être chargés ou déchargés par les établissements industriels attenants à ces voies, directement de ou vers telle propriété attenante, devant être considérées comme voies privées indépendamment du fait que la voie est construite sur le terrain de la compagnie du chemin de fer. Le devoir du voiturier régulier de prendre à ses charges la moitié des frais exigés par le voiturier de tête de ligne pour l'aiguillage vers ou de telles voies de service privées ou industrielles devant être maintenu, sujet toutefois à une charge brute minimum de $12 par wagon en faveur du voiturier régulier.

Le service d'aiguillage commun devant s'étendre à la livraison par voie de service pour camionnage, sujet toutefois à deux conditions: Premièrement, à des moments de congestion de trafic la compagnie à qui appartient la tête de ligne devant d'abord voir au placement des wagons contenant les marchandises chargées sur ses propres lignes; deuxièmement, que la compagnie accorde deux cents par 100 livres pour le poids réel des marchandises transportées, sujet au minimum de $6 par wagon.

Dans le cas de livraison par voies de halage, le voiturier régulier ne devrait pas être tenu d'absorber une plus grande partie des frais du voiturier de tête de

ligne que dans le cas de la livraison sur des voies de service privées. Les raisons qui ont donné lieu au jugement démontrent clairement que la seule justification qui puisse y avoir pour subordonner les facilités de tête de ligne d'une compagnie au trafic d'une autre compagnie, c'est celle de l'intérêt public. Dans l'absence de tarifs conjoints, l'aiguillage commun devient nécessaire. La loi impose aux compagnies de chemin de fer la tâche d'adopter des taux conjoints et d'opérer le mouvement des marchandises sur une route continue lorsque deux chemins de fer ou plus sont intéressés. Le jugement stipule que si le premier voiturier refuse de placer ainsi un wagon de marchandises dans les vingt-quatre heures suivant les ordres habituels donnés, ou si le trafic sur la ligne est frappé par ce refus, ledit premier voiturier doit, à la demande de l'expéditeur, accepter et placer les wagons vides appartenant à tout autre voiturier, et dans ce cas le droit d'aiguillage commun constituera la seule rémunération en faveur du voiturier.

La question de l'allocation pour le camionnage, après avoir été publiée et déposée comme il convient, a été reconnue, discutée dans le jugement, mais aucune décision n'a été prise à ce sujet.

APPLICATION DE LA "BRANTFORT AND HAMILTON ELECTRIC COMPANY" AU SUJET DE LA PRÉSENTATION DES PROJETS D'AUGMENTATION DES TAUX.

Une requête a été présentée à la Commission par la *Brantford and Hamilton Electric Railway Co"*, demandant l'autorisation de mettre en vigueur une nouvelle échelle de taux de transport des marchandises comme celle qui a été autorisée en faveur des chemins de fer à vapeur, comme aussi dans le cas de certains services électriques. On a fait voir que la compagnie n'avait pas conclu d'entente avec les municipalités, retenant ainsi en vigueur les taux maximums de fret et n'entrant aucunement en conflit avec la présente requête.

Le service de wagons électriques en question a un parcours de 23 milles et possède un capital, sur la base des actions et obligations, de $41,739.13 par mille. Ses recettes par mille, basées sur les recettes nettes provenant de l'exploitation, moins les taxes, ont été pour les années écoulées de 1915 à 1917 comme suit:

1915	$1,175
1916	1,199
1917	2,207

Jugé, M. le commissaire McLean dans son jugement en date du 29 mai 1918, appuyé par le commissaire en chef Drayton, qu'une cause pour une augmentation des taux de transport des marchandises telle que demandée a été faite et qu'une ordonnance doit être émise en conséquence, sujette toutefois à se conformer aux statuts relativement à la publication des tarifs réglementaires.

DROITS, CONCURRENCE — "STERN & SONS" *v.* LA "CANADIAN FREIGHT ASSOCIATION."

Le défendeur est justifié d'augmenter ses taux, à cause d'un malentendu, pour le transport du ciment d'asbeste sous forme de plâtre, si ce produit est en concurrence avec le mastic de poêle destiné à un même usage.

La requête demandait qu'une ordonnance soit émise pour aviser le défendeur d'accepter et de transporter le ciment d'asbeste aux taux indiqués à l'item 3, p. 95, Classification de la *Canadian Freight,* n° 16.

Les faits sont clairement indiqués dans les raisons invoquées pour le jugement du sous-commissaire en chef Nantel, en date du 21 mai 1918, appuyé par les commissaires McLean et Goodeve. 23 Ch. de fer, Cas. 171.

LEMIEUX *VS* BELL TELEPHONE COMPANY.

C'est une distinction injuste pour une compagnie d'utilité publique, dont les taux devraient être conformes aux services rendus, d'exiger double taxe aux postes régu-

liers de téléphone pour appels locaux comparativement aux droits imposés à la boîte téléphonique à paiement préalable, ces deux services étant des téléphones à l'usage du public. La Commission ordonne à la défenderesse d'uniformiser ses taux pour appels locaux en établissant une charge fixe pour les messages à courte distance sur la "base des deux numéros", soit des téléphones publics à l'intérieur de la zone à cinq cents et en dehors de ladite zone à dix cents.

Les faits sont établis et indiqués dans le jugement de monsieur le commissaire Boyce, en date du 4 juin 1918, appuyé par le commissaire en chef, le sous-commissaire en chef et le commissaire McLean. 23 Ch. de fer, Cas. 141.

REQUÊTE DE LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER "CHATHAM, WALLACEBURG AND LAKE ERIE", DEMANDANT DE DÉPOSER UNE ÉCHELLE DE TAUX COMPORTANT UNE AUGMENTATION.

Cette requête fut faite à la Commission par la compagnie de chemin de fer "Chatham, Wallaceburg and Lake Erie" pour la ratification d'un projet d'augmentation de taux pour le transport des marchandises et des voyageurs au même point que la Commission l'a accordée dans le cas des chemins de fer à vapeur.

La compagnie de chemin de fer représenta qu'elle n'avait conclu aucune entente avec une municipalité quelconque de manière à limiter en quoi que ce soit ses taux de transport, soit pour les marchandises ou pour les voyageurs. De plus, elle fit remarquer que la présente requête ne touchait en rien le droit de passage à cinq cents applicable à la cité de Chatham.

Cette ligne comprend un parcours de 40.6 milles et son capital s'élève à $35,839.90 par mille, réparti comme suit: actions, $18,733.99; obligations, $17,185.91.

Ses recettes nettes provenant de l'exploitation et calculées sur la base du nombre de mille, sans compter les taxes, étaient comme suit pour les années 1915 à 1917:—

1915	$ 801
1916	1,601
1917	1,053

Ces recettes sont peu élevées si on les compare à celles des compagnies *Brantford and Hamilton, London and Port Stanley,* et la *Windsor, Essex and Lake Shore Rapid Electric,* dont les requêtes portant sur l'augmentation des taux de transport ont été étudiées par la Commission.

Pour les exercices 1915 à 1917, nous avons les résultats suivants:—

Année.	Recettes nettes.	Dépenses d'exploitation.	Recettes nettes.
1915	$137,627 83	$119,608 87	$18,018 96
1916	143,798 64	126,025 67	17,772 97
1917	131,326 30	129,523 60	1,802 70

Dans les calculs suivants on s'est servi des exercices clos le 30 juin, parce que nous pouvons obtenir à ce sujet les détails contenus dans les rapports du Gouvernement, et ces renseignements peuvent plus facilement aider à la comparaison avec ceux qui ont servi de base aux autres causes.

La situation financière de la requérante au cours des années 1915 à 1917 peut se résumer dans les tableaux suivants:

	1915.	1916.	1917.
Recettes nettes provenant de l'exploitation, sans compter les taxes	$32,549 57	$65,103 85	$42,762 92

La compagnie possède en cours $760,000 d'actions ordinaires sur lesquelles nul dividende n'a été payé au cours de la période en question. Elle compte aussi en cours $694,500 de dette fondée payant cinq pour cent—savoir, un intérêt annuel de $34,725.

L'intérêt sur la dette flottante se chiffrait à—

1915	$1,343 38
1916	3,665 56
1917	2,736 13

Voici en résumé les détails de la situation:

	1915.	1916.	1917.
Balance, déduction faite des charges fixes et des taxes..	$2,175 13 (dif.)	$30,378 85	$8,027 90
Balance, déduction faite des charges susdites et de l'intérêt sur la dette flottante..	3,518 51 (dif.)	26,513 29	5,291 77

Jugé, M. le commissaire McLean dans son jugement en date du 7 juin 1918, appuyé par le commissaire en chef Drayton, qu'une cause portant sur une augmentation des taux de transport des marchandises telle que demandée a été faite et qu'une ordonnance doit être émise en conséquence, sujette toutefois à se conformer aux statuts relatifs à la publication des tarifs réglementaires.

REQUÊTE DE LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER "WINDSOR, ESSEX AND LAKE SHORE RAPID", DEMANDANT LA PERMISSION DE SOUMETTRE DES TARIFS PORTANT UNE AUGMENTATION GÉNÉRALE DES TAUX POUR LE TRANSPORT DES MARCHANDISES.

Une requête fut présentée à la Commission par la compagnie du chemin de fer *Windsor, Essex and Lake Shore Rapid,* demandant la permission de mettre en vigueur la même augmentation dans les taux de transport qui avait été autorisée en faveur des chemins de fer à vapeur comme aussi dans le cas de certains services de transport électriques.

La compagnie fit voir que la seule entente existant entre elle et toute municipalité et se rapportant sous quelque rapport à l'uniformisation des taux de transport du fret est celle qui est indiquée à l'article 7 du règlement n° 1101 de la cité de Windsor. Ce règlement concernant la compagnie *Windsor, Essex and Lake Shore Rapir Railway* avait été adopté le 15 de décembre 1903 et a trait à un règlement antérieur de la corporation de la cité de Windsor, n° 1056 et portant la date du 9 juin 1902. Le règlement n° 1101 semble avoir été adopté par suite de certains amendements qu'on voulait apporter au règlement 1056, lesdits amendements ayant trait à l'extension de la période pendant laquelle le chemin de fer opérant dans les limites de la cité de Windsor devait être exempt de taxes; aussi ces amendements portaient sur la part que la compagnie devait contribuer à certains travaux de pavage.

Le règlement n° 1101 susdit et auquel fait allusion l'article 7, se lit comme suit:

> "La compagnie est tenue de transporter les marchandises à et de Windsor sur tout le parcours ou en partie du parcours de son réseau moyennant des taux n'excédant pas les taux réguliers des chemins de fer à vapeur pour des distances semblables et entre les mêmes endroits."

Il semble d'après la phraséologie de cet article que l'intention de ce règlement était que, quels que soient les taux du chemin de fer à vapeur dans la région définie à une époque quelconque, les taux de la compagnie *Windsor, Essex and Lake Shore Rapid Railway* ne devaient pas les excéder.

Le parcours de cette ligne est de 39,156 milles. La compagnie est capitalisée à $750,000 en actions et $750,000 en obligations hypothécaires en cours. Les dossiers indiquent qu'on n'a payé aucun dividende sur les actions au cours de la période de 1915 à 1917. Les obligations hypothécaires portent un intérêt de 5 pour 100, ce qui s'élève à chaque année à $37,500. En 1915, on a payé en intérêt sur les obligations la somme de $24,500 seulement. En 1916 et 1917 on a payé en intérêt une somme moyenne comparativement à celle des autres années. Le service porte un chiffre capital de $38,308 par mille.

Jugé, M. le commissaire McLean dans son jugement en date du 7 juin 1918, appuyé du commissaire en chef Drayton, qu'une cause portant sur l'augmentation des

taux de transport des marchandises telle que demandée a été préparée et qu'une ordonnance doit être émise en conséquence, sujette toutefois à se conformer aux statuts relatifs à la publication des tarifs réglementaires.

Re AGRANDISSEMENT DE LA COUR KINNEAR, À HAMILTON, ONT.

La première requête faite à ce sujet demandait l'autorisation d'exproprier certains terrains aux fins d'agrandir la cour Kinnear du chemin de fer Toronto, Hamilton et Buffalo.

La compagnie présenta l'état nécessaire de sa cause en vertu des stipulations de la loi des chemins de fer. La Commission constata que le service public dont la compagnie était responsable exigeait l'agrandissement des facilités de trafic à Hamilton. Bien qu'ayant constaté la nécessité de telles améliorations, la Commission n'émit aucune ordonnance autorisant l'expropriation, mais elle donna à la ville l'occasion de louer pour une période de cinq ans les terrains qu'on se proposait d'exproprier. Voici les conclusions de la Commission:

> "Dans les circonstances, la Commission n'a d'autre alternative que celle d'approuver la requête, à moins que les parties intéressées peuvent en arriver à une entente quelconque.
>
> "A l'audition, j'ai fait remarquer qu'il devrait y avoir une entente. C'est la ville qui est propriétaire des terrains en question; elle ne tient pas à ce que les possessions de la compagnie dans la sud de la ville soient augmentées et que le déplacement des facilités de la compagnie du site actuel soit fait avec plus de difficulté et de dépenses.
>
> "D'autre part, à l'heure actuelle, chacun comprend qu'il est impossible de donner suite au rapport de Tye-Cauchon. J'espère aussi que tous ont compris qu'il faut de toute nécessité pourvoir aux facilités en faveur du trafic de Hamilton, comme aussi du trafic direct, et que ce n'est pas à l'heure actuelle le moment d'ajouter aux difficultés auxquelles est soumis le transport.
>
> "J'ai proposé que, au lieu d'émettre une ordonnance autorisant l'expropriation demandé, la cité de Hamilton permette à la compagnie d'occuper le terrain qui à l'heure actuelle ne sert à rien, et cela pour une période de cinq ans seulement, sans qu'il soit question de renouveler l'entente. A l'expiration de ces cinq années, il peut se faire que la cité et la compagnie soient en mesure de financer la solution ultime du problème que pose aujourd'hui le chemin de fer de Hamilton, quelle que soit la forme qu'on apporte à cette solution. Si, d'autre part, on n'y peut rien à ce moment-là, la compagnie sera encore en aussi bonne position qu'elle l'est aujourd'hui de demander l'autorisation voulue portant sur l'expropriation des terrains en question."

Jugé, le commissaire en chef Drayton dans son jugement en date du 12 juin, appuyé de monsieur le commissaire Goodeve, que la Commission n'a pas juridiction d'ordonner qu'un bail soit accordé d'après les conditions indiquées. Jugé, de plus et comme le jugement principal l'indiquait, que la Commission pourrait ordonner l'expropriation de ces terrains et qu'une ordonnance serait émise au sujet de ladite expropriation à l'expiration des dix jours suivant l'émission du jugement, à moins que, dans l'intervalle, un bail soit accordé par la cité ou la compagnie de chemin de fer d'une manière conforme aux stipulations indiquées.

LE COMPAGNIE "CRUSHED STONE, LIMITED" ET LA COMPAGNIE "HENDERSON FARMERS' LIME AND PHOSPHATE", *vs* LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER GRAND-TRONC.

La juridiction de la Commission au sujet des taxes ou charges ne s'applique qu'à leur raisonnabilité; quel que soit le degré de développement d'une industrie au point de vue de l'intérêt public, la Commission n'est pas autorisée à agir à titre d'arbitre en

matière de politique industrielle ou publique et ne saurait prendre la responsabilité de mettre en vigueur un tarif à basses charges, indépendamment de sa raisonnabilité, mais les voituriers peuvent à leur gré établir des charges ou des taux de progrès.

La "British News Co.", vs *la "Express Traffic Association", 13 Ch. de fer C., Cas. 178; Massiah* vs *le ch. de fer Pacifique Canadien, 17 Ch. de fer C., Cas. 88, à la page 90; la "Western Retail Lumbermen's Association"* vs *le Pacifique-Canadien, le Canadien-Nord et le Grand-Tronc-Pacifique, 20 ch. de fer C., Cas. 155, à la page 158, suite.*

Comparant l'échelle basée sur le nombre de milles relativement au transport de la chaux agricole avec les taux spéciaux sur la pierre écrasée, et prenant en ligne de compte le fait que le volume du trafic en mattière de chaux agricole vers des centres où la consommation est considérable ne saurait être comparé à celui de la pierre écrasée, et que ce dernier produit jouit depuis longtemps de taux très peu élevés de la part des voituriers qui en sont responsables, on n'a pas établi jusqu'ici que la base actuelle de ces taux n'est pas raisonnable.

La "Provincial Stone and Supply Company" vs *la Cie du ch. de fer Grand-Tronc. 22, Ch. de fer C., Cas. 411, à la page 413, suite.*

Les faits sont indiqués en entier dans le jugement de M. le commissaire McLean, en date du 18 juin 1918, appuyé par le sous-commissaire en chef et M. le commissaire Goodeve, 23 Cr. de f. C., Cas. 132.

CITÉ DE VICTORIA ET LE PROCUREUR GÉNÉRAL DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE *vs* LA CIE DE CHEMIN DE FER ESQUIMALT ET NANAÏMO.

La Commission n'a juridiction qu'en tant que l'indique expressément le statut ou l'interprétation de ses stipulations.

L'article 59 ne donne pas juridiction à la Commission d'ordonner la construction d'un pont devant servir tant au chemin de fer qu'à la route publique. La Commission ayant constaté d'après la preuve que le défendeur avait construit des extensions de chaque côté du pont du chemin de fer et cela pour l'usage des piétons, il a été jugé qu'une telle passerelle était de fait une voie ou une communication publique.

Duthie vs *la compagnie de Grand-Tronc de chemin de fer, 3 Can. Ry. Cas. 804, p. 311, adhésion.*

Les faits sont exposés au long dans les considérants du jugement rendu le 31 mars 1918 par le commissaire en chef et approuvé par le commissaire en chef adjoint, M. le commissaire Goodeve et M. le commissaire Boyce. *24 Can. Ry. Cas. page 84.*

AU SUJET DE LA REQUÊTE DE G. H. FURNIVAL, D'EDMONTON, ALBERTA, ET DU GRAND-TRONC-PACIFIQUE.

Il s'agissait d'une requête de G. H. Furnival, d'Edmonton, Alta., concernant une réclamation de dommages contre la compagnie de chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, relativement au lot n° 16, bloc 13, lot riverain n° 14, dans la cité d'Edmonton, 105e avenue. La cause fut entendue à la séance de la Commission tenue à Edmonton, le 11 juin 1918.

Le commissaire Boyce, dans son jugement daté le 25 juin 1918, et approuvé par le commissaire en chef adjoint Scott, conclut que la Commission n'a aucune juridiction pour rendre ordonnance soit (*a*) ordonnant à la compagnie de chemin de fer d'indemniser le plaignant, ou (*b*) ordonnant à la compagnie de chemin de fer de négocier avec le plaignant en vue de lui accorder cette indemnité.

REQUÊTES DES MUNICIPALITÉS DE BURNABY ET DE COQUITLAM, C.-B., AU SUJET DE LA "VANCOUVER, VICTORIA AND EASTERN RAILWAY AND NAVIGATION COMPANY".

Il s'agissait d'une requête adressée à la Commission par les municipalités de Burnaby et de Coquitlam, C.-B., demandant une ordonnance à l'effet d'obliger la *Vancouver, Victoria and Eastern Railway and Navigation Company* à parachever l'ouvrage qu'elle est tenue d'exécuter en vertu de l'ordonnance n° 25260 de la Commission, datée le 10 août 1916.

Par l'ordonnance n° 25260, à la suite d'une audience tenue à Vancouver le 26 juin 1916, la Commission approuvait les modifications apportées à la ligne du chemin de fer *Vancouver, Victoria and Eastern Railway* près de Sapperton, C.-B., lesquels changements comportaient.

> "(*a*) Un changement d'alignement au croisement du chemin Nord, dans le district de New-Westminster.
>
> "(*b*) Le détournement du chemin Brunette, sur la ligne "D", "E", "F", indiqué sur le plan, et la fermeture de la partie de ce même chemin, colorée de jaune sur le plan.
>
> "(*c*) La construction, par la compagnie requérante et à ses propres frais, d'un pont qui prolongerait le chemin North au-dessus de la ligne de chemin de fer, tel que celui dont on projette la construction aujourd'hui."

Le pont à ériger au-dessus du chemin North devait être d'acier, d'une largeur de 24 pieds sur la chaussée et avoir des trottoirs de six pieds de chaque côté; les plans détaillés du pont projeté devaient être soumis par la compagnie de chemin de fer à l'approbation d'un ingénieur de la Commission et le pont devait être en place et achevé dans un an à compter de la date de l'ordonnance. L'ordonnance n° 26342 du 20 juillet 1918 prolongeait le délai accordé pour la construction du pont jusqu'au 1er janvier 1918, et il ne fut avancé aucune objection à cette prolongation de délai au nom de la municipalité.

Conformément à l'ordonnance mentionnée plus haut les plans du pont projeté furent régulièrement soumis à la Commission et à la municipalité et le 4 avril 1917 ils étaient approuvés par l'ingénieur en chef de la Commission. La municipalité a reçu les plans de la structure projetée le 21 mars 1917 et comme l'ingénieur en chef de la Commission ne les approuva que le 4 avril suivant, la municipalité, si elle n'était pas satisfaite de quelques particularités de construction, avait amplement le temps de s'y opposer. Cependant, on n'a soulevé aucune objection et, après l'approbation des plans, une copie en fut envoyée à la municipalité, le 4 avril 1917, accompagnée d'une déclaration à l'effet que les plans avaient été ainsi approuvés. Le 12 avril 1917, le greffier de la municipalité accusait réception de ce plan. La plainte adressée par la suite, de la part des avocats de la municipalité et représentant à la Commission que le plan avait été approuvé avant que l'ingénieur de la municipalité n'ait eu l'occasion de l'examiner, ne paraît pas être digne de considération. Le 16 avril 1917, les avocats de la municipalité soumettaient les recommandations de leur ingénieur au sujet des plans.

Le commissaire Boyce dans son jugement du 25 juin, approuvé par le commissaire en chef adjoint Scott et d'accord avec la disposition contenue dans le mémoire de l'ingénieur de la Commission dont la teneur fut communiquée aux plaignants dans une lettre de la Commission, datée le 16 février 1917, M. le commissaire Boyce conclut que la plainte devait être rejetée avec permission aux plaignants de s'adresser à la Commission au sujet de tout ce qui surviendrait relativement à la culée en charpente temporaire qui soutient l'extrémité sud du pont.

REQUÊTE DE LA "HULL ELECTRIC RAILWAY COMPANY" AU SUJET DE LA PRODUCTION DES TARIFS POUR AUGMENTATION GÉNÉRALE DES TAUX.

La *Hull Electric Railway Company* a adressé à la Commission une requête demandant l'autorisation de déposer des tarifs comportant une augmentation générale des taux de transport des voyageurs et des marchandises sur sa ligne, de la même manière et dans les mêmes proportions que l'avait autorisé la Commission dans le cas des chemins de fer à vapeur.

A l'audience, l'avocat de la ville d'Aylmer manifesta le désir de produire une déclaration écrite exposant l'attitude de la ville sur cette question. Cette autorisation fut accordée avec un délai de dix jours pour la production dudit exposé; et, sur nouvelle demande, un délai supplémentaire fut accordé. L'exposé par écrit de la ville d'Aylmer fut soumis à la Commission.

La réplique exposait que la ville d'Aylmer et ses citoyens se trouveraient sensiblement lésés par cette augmentation projetée. Il y était question de l'effet qu'aurait l'augmentation des taux pour voyageurs sur la population d'Aylmer durant l'été. On prétendait que le chemin de fer n'avait que des installations limitées pour le service des marchandises et que les taux exigés pour les marchandises entre Ottawa et Aylmer sont déjà suffisamment élevés, et beaucoup plus élevés, proportionnément à la distance, que ceux de la plupart des chemins de fer à vapeur.

La réplique exposait:

> " La compagnie cherche à justifier sa requête demandant une augmentation des taux à l'aide de trois motifs, savoir: (1) l'augmentation du coût du matériel, de l'équipement et de la main-d'œuvre; (2) l'augmentation de la proportion des frais d'exploitation pour les huit mois commençant le 1er juillet 1917; et (3) la nécessité de faire les travaux d'entretien qui ont été retardés."

On prétendit que les motifs mentionnés ne justifiaient pas la requête et que les assertions de la compagnie étaient incomplètes, inexactes et de nature à induire en erreur.

On admettait l'augmentation du coût du matériel, alléguant, toutefois, que cela était " en grande partie attribuable à des conditions exceptionnelles et momentanées." On prétendit que les frais n'étaient pas augmentés dans la même proportion que ne le réclamait la compagnie; on prétendit, en outre, que le revenu de la compagnie provenant de l'exploitation de sa ligne avait accusé, l'an dernier et ces dernières années, une augmentation qui faisait plus que compenser pour l'accroissement des frais d'exploitation et d'entretien.

L'argument de la compagnie quant à l'augmentation de la proportion des frais d'exploitation pendant les huit mois commençant avec juillet 1917 fut considérée, dans la réponse, comme étant de nature à induire en erreur parce qu'elle comprenait des mois qui, à cause de l'hiver, exigeaient de lourdes dépenses d'exploitation, alors qu'elle excluait quatre mois productifs de plus gros revenu et pendant lesquels le plus fort volume de trafic aurait pour effet d'abaisser la proportion.

Le commissaire McLean, dans son jugement du 26 juin 1918, approuvé par le commissaire en chef Drayton, le commissaire en chef adjoint Scott, le sous-commissaire en chef Nantel et monsieur le commissaire Boyce, conclut que l'on avait fait valoir l'opportunité d'augmenter les taux. Arrêté, de plus, que ceci ne comportait pas seulement l'autorisation d'augmenter les taux spéciaux actuellement en vigueur mais également celle d'augmenter les taux réglementaires. Arrêté, de plus, que dans le cas des taux réglementaires pour les voyageurs, il serait autorisé un taux de 2·875 cents par mille; l'augmentation devra entrer en vigueur dans un délai de quinze jour, subordonnément à l'observance des prescriptions statutaires au sujet de la publication des tarifs réglementaires.

CHAMBRE DE COMMERCE DE SYDNEY *vs* LE CHEMIN DE FER "GREAT NORTHERN."

En vertu de l'article 315 (5), lorsque le trafic s'effectue dans des conditions et des circonstances essentiellement semblables, les voituriers ont le droit d'exiger des taux moins élevés pour des marchandises à destination de Victoria, C.-B., terminal océanique, et pour le parcours plus étendu que pour le transport à plus courte distance à Sydney, C.-B., point intermédiaire où Victoria se trouve l'objet de la concurrence, ce qui n'est pas le cas de Sydney.

Les faits sont exposés au long dans le jugement du commissaire en chef adjoint Scott, daté le 26 juin 1918, et approuvé par monsieur le commissaire Boyce. *23 Can. Ry. Cas., 173.*

CITOYENS DE MASSEY *vs* LA "GRAND TRUNK STEAMSHIP COMPANY".

La Commission n'a aucune juridiction pour s'occuper d'un tarif de taux de trafic par voie d'eau entre des ports régionaux, aucune partie de ce trafic n'étant attribuable au trafic de chemin de fer.

Dawson Board of Trade vs White Pass & Yukon Ry. Co., 9 Can. Ry. Cas., 190, distinction établie.

Les faits se trouvent exposés en entier dans le jugement de monsieur le commissaire Boyce, daté le 26 juin 1918, et approuvé par le commissaire en chef adjoint. *23 Can. Ry. Cas., 121.*

"ALBERTA UNITED FARMERS" *vs* LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER PACIFIQUE-CANADIEN.

Aux termes de l'article 245, il n'est pas du ressort de la Commission d'ordonner aux compagnies de chemin de fer qu'elle supportent les frais d'installation et d'entretien de téléphones dans leurs stations, mais elle est autorisée à leur ordonner de permettre aux municipalités qui font des affaires téléphoniques l'installation d'appareils dans les stations sans rien exiger des compagnies de chemin de fer.

"People and Caledon Telephone Cos." v. "Grand Trunk and Canadian Ry. Cos.", 9 Can. Ry. Cas., 181; Province of Manitoba v. "Canadian Pacific Ry. Co., 21 Can. Ry Cas., 445, adhésion.

Les faits sont clairement exposés dans le jugement du commissaire en chef adjoint, daté le 27 juin 1918 et approuvé par monsieur le commissaire Boyce. *23 Can. Ry. Cas., 104.*

AGRANDISSEMENT DU PARC KINNEAR À HAMILTON, ONT. DOSSIER N° 28230.

Jugement du commissaire en chef Drayton, daté le 27 juin 1918 et approuvé par le commissaire Goodeve.

La *Toronto, Hamilton and Buffalo Railway Company* réclame contre le décret de la Commission portant qu'au lieu de procéder par une ordonnance d'expropriation la cité pourrait, si on le veut, louer la propriété pour une période de cinq ans. La compagnie persiste à demander la délivrance d'une ordonnance d'expropriation pour les raisons suivantes:

"1. A l'expiration du bail, la compagnie se trouverait tout à fait dans l'impossibilité de poursuivre ses opérations si les rails étaient enlevés et la propriété remise entre les mains de la cité. On ne saurait mettre en doute la nécessité, à l'heure actuelle, de l'usage des voies, et dans cinq ans d'ici, avec l'accroissement soutenu du pays et du trafic sur le chemin de fer, cette nécessité sera de beaucoup plus impérieuse.

"2. Ce qu'il en coûtera à la compagnie pour mettre la propriété en état de lui servir pendant la durée du bail projeté serait absolument hors de proportion avec ce que la compagnie y gagnerait. Il en résulterait inévitablement une perte d'environ

$13,000. Une estimation approximative porte à plus de $24,000 le coût des travaux à faire sur la propriété de la cité. Nous ne pouvons nous exposer à une perte pareille.

"Par conséquent, j'ai confiance que la Commission, ayant constaté le bien fondé de la requête et que la compagnie a besoin de cette propriété dans l'intérêt du public, jugera à propos de rendre l'ordonnance ordinaire, en vertu de l'article 178, qui autorise la compagnie à prendre le terrain."

On ne saurait contester que l'ordre de la Commission est dans le but d'atténuer la situation au point de vue municipal, non plus que dans des circonstances ordinaires la Commission est tenue, après s'être assurée que l'on a besoin de la propriété dans l'intérêt du public, de rendre une ordonnance d'expropriation.

On ne pourrait en dire autant de l'emplacement du chemin de fer Hamilton, et on ne peut dire non plus que cet emplacement est satisfaisant. Les divers rapports que nous en avons eu méritent au moins qu'on les examine soigneusement. Il se peut qu'en définitive le chemin de fer soit laissé là où il est. Il se peut encore qu'il puisse être déplacé à des conditions justes et raisonnables; et la cité ayant adressé sa requête, la Commission a jugé et est d'avis que s'il est établi que le changement du tracé du chemin de fer est praticable, ce changement devrait se faire sans entraîner une dépense excessive et que les intérêts de la compagnie sous le rapport des propriétés devraient rester, dans la mesure du possible, là où ils en sont aujourd'hui jusqu'à ce que la question soit réglée.

La situation n'est pas en réalité ce que la compagnie semble appréhender. Il n'y a aucun lieu de douter de l'accroissement des industries de Hamilton et de la nécessité des voies. Je n'ai aucun doute que les conditions seront les mêmes dans cinq ans alors que, s'il a lieu, une ordonnance d'expropriation pourra être rendue. Cependant, il est à souhaiter qu'avant l'expiration des cinq ans on en sera arrivé à une solution définitive des difficultés de Hamilton au sujet des chemins de fer. A n'en pas douter, cette solution définitive comportera des installations appropriées et suffisantes pour le chemin de fer *Toronto, Hamilton and Buffalo.* La requête demandant une ordonnance n'est pas rejetée; la Commission est saisie de l'affaire. Il est à souhaiter qu'une ordonnance d'expropriation ne soit jamais nécessaire, mais que la municipalité et les chemins de fer reconnaîtront leurs intérêts communs et régleront, pendant la période du bail, les difficultés de l'heure actuelle.

S'il le faut, une ordonnance d'expropriation peut aussi bien être rendue dans cinq ans qu'aujourd'hui. Etant donné que la municipalité se déclare prête à consentir le bail proposé, on peut prendre possession de la propriété, et ce sera peut-être une bonne chose que le chemin de fer ne soit soumis à aucune dépense supplémentaire par la manière dont elle en prend possession.

TAUX-LIVRAISON-AGENCE DE LA C.-B., DES CULTIVATEURS DE GRAIN *VS* LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER PACIFIQUE-CANADIEN.

Un voiturier doit avoir un endroit de livraison pour le trafic à destination d'un point pour lequel il a soumis un tarif de taux exempt de l'imposition d'une taxe d'aiguillage à la charge de l'expéditeur ou du consignataire. Par conséquent, une ordonnance peut être rendue qui autorise le défendeur à rembourser les deniers qu'il a perçus en vertu des conditions relatives à l'aiguillage à l'endroit dont il s'agit.

Les faits sont clairement exposés dans les considérants du jugement rendu par le commissaire en chef adjoint Scott, daté le 27 juin 1918 et approuvé par M. le commissaire Boyce. *23 Can. Ry. Cas. 169.*

SOUTH ALBERTA WOOL GROWERS' ASSOCIATION *VS* LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER PACIFIQUE-CANADIEN.

La Commission a refusé d'approuver une réduction du poids minimum de chargement de wagon sur les moutons, de 16,000 livres à 12,000 livres, dans des wagons à toiture unique.

Les faits sont exposés au long dans les considérants du jugement rendu par le commissaire en chef adjoint, daté le 28 juin 1918 et approuvé par M. le commissaire Boyce. *24 Can. Ry. Cas.*, p. *54*.

AU SUJET DE LA REQUÊTE DE W. S. HENDERSON, DE DRUMHELLER, ALBERTA, DEMANDANT UNE VOIE DE GARAGE.

Il s'agissait d'une requête adressée à la Commmission par W. S. Henderson, de Drumheller, Alta., demandant la construction d'un tronçon près du pont surélevé à Lethbridge, Alta., sur la ligne de la Compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien, destiné à desservir une propriété houillère que possède le requérant et contigüe à la rivière du Ventre *(Belly)*, à environ un mille et demi de la voie de chargement de Lenzie sur la ligne de ladite compagnie. Le requérant désirait que la compagnie construise, ou du moins, fournisse l'acier pour construire une voie de chargement entre la voie ferrée et la houillère. La compagnie s'opposait à la requête pour deux raisons, premièrement, l'acier était rare et la compagnie pouvait difficilement fournir les rails, et deuxièmement, l'exploitation du tronçon serait chose embarrassante et improductive pour la compagnie. De plus la compagnie fit savoir que si le requérant pouvait livrer la houille à sa voie de chargement de Lenzie, la compagnie de chemin de fer en ferait la manutention.

Les faits sont exposés au long dans le jugement du commissaire en chef adjoint Scott, daté le 2 juillet 1918, approuvé par M. le commissaire Boyce, et rejetant la requête.

ABBEY *VS* LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER PACIFIQUE-CANADIEN.

En vertu de l'article 254, le défendeur n'est tenu que de maintenir des clôtures d'emprises tournées vers la voie à chaque extrémité du pont au-dessus de la rivière Souris, cours d'eau qui peut servir au flottage du bois; en conséquence, sous le régime de l'article 230, il est interdit au défendeur de poser, en travers la rivière, des clôtures qui constitueraient une obstruction.

Les faits sont exposés au long dans le jugement du commissaire en chef adjoint, daté le 4 juillet 1918 et approuvé par M. le commissaire Boyce. *23 Can. Ry. Cas. 17.*

CITÉ DE VANCOUVER *VS* LA VANCOUVER, VICTORIA AND EASTERN RAILWAY AND NAVIGATION COMPANY.

Advenant un différend entre une municipalité et une compagnie de chemin de fer au sujet du coût d'un pont prolongeant une grande route par-dessus une voie ferrée, dont chaque partie paie une certaine proportion, alors qu'en raison de l'étendue et de la complexité des comptes il est impossible à la Commission d'exercer sa juridiction en vue de décider le point en litige à une séance ordinaire, la question est renvoyée, en vertu de l'artitcle 50, devant un arbitre qui doit prendre les comptes et faire rapport à la Commission du montant (le cas échéant) dû par une partie à l'autre, l'arbitrage étant au risque du requérant en ce qui concerne les frais.

North Bay Landowners vs Canadian Northern Ry. Co., ante p. 35.

Les faits sont exposés au long dans le jugement de M. le commissaire Boyce, daté le 9 juillet 1918 et approuvé par le commissaire en chef adjoint. *23 Can. Ry. Cas., 123.*

MCKENZIE *VS* LES COMPAGNIES DE CHEMIN DE FER PACIFIQUE-CANADIEN ET "CANADIAN-NORTHERN."

Il ne sera pas ordonné aux voituriers de fournir des portes d'un modèle spécial pour les wagons fermés servant au transport du sable ou du gravier, comme dans le cas

d'expéditions de grain, les circonstances et les conditions relatives au sable et au gravier (*voir* article 317) différant de celles qui se rattachent au trafic des grains.

Les faits sont clairement exposés dans le jugement du commissaire en chef adjoint, daté le 9 juillet 1918 et approuvé par M. le commissaire Boyce. *23 Can. Ry. Cas. 99.*

EXPÉDITEURS DE BRANDON *vs* LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER PACIFIQUE-CANADIEN ET "GRAND TRUNK PACIFIC."

La Commission avait ordonné la construction d'une voie de raccordement entre les lignes de la compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien et un embranchement de la compagnie de chemin de fer *Grand Trunk Pacific,* à Forest, à dix milles de Brandon, et ce aux frais de la compagnie de chemin de fer *Grand Trunk Pacific,* afin de procurer à Brandon un raccordement avec cette dernière ligne.

Les faits sont relatés au long dans le jugement du commissaire en chef adjoint, daté le 9 juillet 1918 et approuvé par M. le commissaire Boyce. *23 Can. Ry. Cas. 28.*

LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER PACIFIQUE-CANADIEN *vs* LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER "CANADIAN NORTHERN."

Une convention entre deux compagnies de chemins de fer, pour la construction d'un ouvrage provisoire destiné à diriger la ligne de chemin de fer d'une compagnie par delà la voie de l'autre compagnie sans les gabarits de chargement réglementaires, peut régulièrement contenir une clause à l'effet d'indemniser la compagnie dont la ligne est ainsi croisée, de toutes pertes, dommages ou frais de quelque nature à elle occasionnés, y compris des pertes, dommages et frais qu'auront causés ou auxquels aura contribué, la négligence de ses serviteurs ou agents ou quoi que ce soit.

Les faits sont exposés au long dans les considérants du jugement rendu par le commissaire en chef adjoint, daté le 10 juillet 1918, et approuvé par M. le commissaire Boyce. *2 4 Can. Ry. Cas. p 5.*

AU SUJET DE LA REQUÊTE DE "SECURITY TRAFFIC BUREAU".

Il s'agit d'une requête du secrétaire du *Security Traffic Bureau* demandant une revision des tarifs sur les expéditions faites en 1912 et que l'on prétend se composer de plinthes et de cadres, bien que décrits sur le connaissement comme étant des moulures. On demandait à la Commission de rendre une décision quant au bien fondé d'une réclamation par le *Security Traffic Bureau* contre la compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien et refusée par cette dernière, et de décider si la réclamation devait être accordée.

A l'audition, personne n'a comparu pour les demandeurs, et la compagnie de chemin de fer était représentée par son avocat. Il appert que l'expédition désignée dans le connaissement, dont la date remontait jusqu'au 27 avril 1912, provenant de *Redford-Wright Co.,* les expéditeurs, la *Galvin-Watson Co.,* de Wilkie, Sask., a été effectuée de Winnipeg a été voiturée par les expéditeurs et chargée par la compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien, comme étant 62 paquets de moulures, d'une pesanteur de 3,970 livres. L'expédition a été acceptée comme étant des moulures, et le taux du transport des moulures fut exigé et acquitté.

Quatre ans plus tard, le 12 avril 1916, le *Security Traffic Bureau* présentait une réclamation contre la compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien pour une réduction de la 1re classe à la 3e classe sur 2,850 (entraînant un remboursement de $11.97) du total de 3.970 livres, alléguant que bien que l'expédition ait été désignée comme composé de moulures, c'était en réalité un envoi de cadres, de plinthes et

supports de croisés jusqu'à concurrence de 2,850 livres de l'expédition. Il convient d'observer que la facture présentée ne portait aucune indication de poids, mais on était censé prendre l'estimation que l'expéditeur avait fait de la partie de l'envoi applicable au taux de 3e classe. La compagnie de chemin de fer rejeta la réclamation, et le 12 mars 1918, une plainte était portée devant cette Commission.

Selon le tarif n° 15 de la classification des marchandises au Canada, page 48, article 63, les moulures sont transportées ccomme marchandises de la 1re classe, et d'après la description faite de l'envoi, elles étaient régulièrement assujetties à ce taux. Les cadres et les supports de croisées ne sont pas indiqués dans la classification, mais, aux items 47 et 48, les planches unies et moulurées destinées au lambrissage, etc., sont transportées au taux de 3e classe, et à l'article 49, les mêmes objets non dénommés ailleurs sont passibles du même taux. Les demandeurs prétendaient que des cadres, des plinthes et des supports de croisées étaient simplement des planches unies et moulurées, et celles qui se trouvaient à faire partie de l'envoi devraient être rangées dans la 3e classe.

Toute la question se résume en la manière d'interpréter la classification du transport canadien, n° 15, en vigueur à l'époque de l'expédition.

Les faits sont énoncés au long dans le jugement de M. le commissaire Boyce, daté le 15 juillet 1918, approuvé par le commissaire en chef adjoint Scott et rejetant la plainte.

REQUÊTE DE LA CITÉ DE WINNIPEG, MAN., DEMANDANT UNE ORDONNANCE À L'EFFET D'ÉTENDRE LES LIMITES DES COMPAGNIES DE MESSAGERIES DANS LA CITÉ DE WINNIPEG. DOSSIER N° 4214.145.

Jugement du commissaire en chef adjoint Scott; date le 10 juillet 1918 et approuvé par le commissaire Boyce.

La cité de Winnipeg demande l'extension des limites de livraison par messageries dans la partie sud-ouest de Winnipeg, à partir de sa limite actuelle, rue Daly, en allant vers l'ouest jusqu'à la ligne centrale du chemin de fer *Canadian Northern.*

Après l'audience tenue à Winnipeg, il fut donné à la Commission l'occasion de parcourir le terrain et de faire une inspection du territoire que la cité demande de faire inclure dans les zones de livraison par messageries. Il n'y a pas de rues pavées dans le territoire dont il s'agit. On peut s'y rendre soit par le chemin de Pembina ou par la rue Osborne, deux artères pavées. C'est un quartier entièrement de résidence et dont la partie ouest renferme un bon nombre de terrains vagues. Le territoire situé entre les rues Cockburn et Daly est le plus populeux du quartier, et à mon sens, pourrait être compris dans les limites de livraison gratuite. La rue Cockburn est la limite ouest de la zone de livraison gratuite au nord des parcs du chemin de fer *Canadian Northern.* En conséquence, si l'on fait de la rue Cockburn la limite ouest au sud des parcs de la compagnie de chemin de fer *Canadian Northern,* nous continuons simplement vers le sud la ligne au nord de la propriété du chemin de fer.

Je suis d'avis qu'une ordonnance devrait être rendue prolongeant les limites de livraison de façon à inclure le territoire borné au nord par l'avenue Kylesmore, à l'ouest par la rue Cockburn, au sud par la ligne du sud du lot n° 17, Saint-Boniface, et à l'est par la rue Daly.

" BIENFAIT COMMERCIAL COMPANY " *vs* LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER PACIFIQUE-CANADIEN.

Lorsqu'une voie de garage industrielle est construite dans l'intérêt du commerce aux frais de l'industrie qui doit être désservie, les frais, tant de construction que d'entretien, devraient être à la charge de cette industrie.

Les faits sont exposés au long dans le jugement du commissaire en chef adjoint, daté le 10 juillet 1918 et approuvé par M. le commissaire Boyce. *23 Can. Ry. Cas. 62.*

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER DE MONTRÉAL ET DES COMTÉS DU SUD *vs* LES VILLES DE GREENFIELD-PARK ET AUTRES.

Des conventions entre des municipalités et une compagnie de chemin de fer ne font pas disparaître la juridiction du parlement fédéral et de la Commission en ce qui concerne l'administration de la *Loi des chemins de fer* et l'établissement des taux. Attendu que les conventions en question n'ont pas été validées par une mesure législative et soumises à la Commission ou approuvée par elle, et étant donnée l'augmentation considérable des frais de transport, la Commission est d'avis que l'augmentation de taux recherchée est juste et raisonnable.

Au sujet de l'augmentation des taux de transport des voyageurs et des marchandises (cause de l'augmentation des taux), 22 Can. Ry. Cas. 49, Lyons Fuel and Supply Co. vs Algoma Central Railway Co., après page 146, adhésion.

Les faits sont exposés au long dans le jugement du commissaire en chef, daté le 10 juillet 1918 et approuvé par le sous-commissaire en chef et le commissaire Goodeve. *23 Can. Ry. Cas. 106.*

AU SUJET DE LA PLAINTE DE DAVID SPENCER, LIMITED, DE VANCOUVER, C.-B.

Il s'agissait d'une plainte de David Spencer, Limited, de Vancouver, C.-B., contre l'interprétation, par les compagnies de chemin de fer, des tarifs de la *Canadian Freight Association* appliqués à des envois de chapeaux pour dames,, provenant de l'est du Canada.

Le tarif transcontinental des marchandises à destination de l'ouest, n° 1, de la *Canadian Freight Association,* en vigueur le 20 septembre 1916, stipulait, item 240, un taux de faveur entre l'est du Canada et les têtes de lignes du littoral de la Colombie-Britannique sur certains articles d'habillement énumérés, y compris "Chapeaux et bonnets (autres que les articles de mode), qui tombaient sous le tarif de 1re classe dans le tarif courant de la *Canadian Freight Association.*

En mars 1917, la *Cooper Cap Company,* de Toronto, expédiait à Vancouver sept caisses de bonnets de coton, garnis uniquement de la bande et de la bordure, sur lesquels le taux D. 1 ($7.24) était exigé, les voituriers y appliquant le taux des articles de mode. Par erreur, les expéditeurs désignèrent l'envoi comme se composant d'articles de mode, mais plus tard ils produisirent une demande de remboursement, alléguant que l'envoi s'appliquait au tarif de faveur dont il est question plus haut.

La *Canadian Freight Classification,* à qui fut soumis un échantillon provenant de l'envoi, était d'avis qu'une expédition de cette nature devait tomber sous le tarif des articles de mode, soit D.1. Les expéditeurs prétendaient que l'envoi se composait de " chapeaux autres que des chapeaux de paille ". Classification n° 16, article 28, du tarif de l'époque.

Les expéditeurs interjetèrent appel et *David Spencer, Limited* (les consignataires supposés) du moins dans un cas analogue, en appelèrent aussi à la Commission de ce qu'ils se plaignaient être une interprétation irrégulière de la classification.

Les faits sont exposés en entier dans le jugement de M. le commissaire Boyce, daté le 11 juillet 1918, approuvé par le commissaire en chef adjoint Scott. Dans ce jugement, il est arrêté que, pour ce qui est des expéditions de cette nature, par le passé, l'interprétation juste et raisonnable de la classification à l'époque où ces expéditions étaient effectuées, autorisait les plaignants à jouir du taux de faveur en vigueur à cette époque, et qu'une ordonnance devrait être rendue en conséquence.

TAUX — WAGONS — PLUNKETT & SAVAGE *VS* LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER PACIFIQUE-CANADIEN.

Lorsque le taux de transport entre le point de départ et celui de destination comportait un wagon réfrigérant chauffé, ainsi que le transport d'un messager, une taxe

imposée par le voiturier pour des appareils de chauffe additionnels n'est pas comprise dans le tarif, est illégale et il devrait être accordé remboursement.

La requête demandait une ordonnance à l'effet d'interdire au défendeur d'exiger une taxe additionnelle de chauffage de $22.50 par wagon entre Minneapolis et Calgary, sur des lots de cinq wagonnées de bananes provenant de la Nouvelle-Orléans.

Les faits sont exposés au long dans les considérants du jugement rendu le 11 juillet 1918 par le commissaire en chef adjoint Scott et approuvé par M. le commissaire Boyce. *23 Can. Ry Cas. 178.*

"HAMILTON RADIAL ELECTRIC COMPANY" *vs* LA CITÉ DE HAMILTON ET AUTRES.

Lorsque, en vertu de l'acte de constitution en corporation d'une compagnie de chemin de fer, des municipalités sont autorisées à passer des traités de franchise et à adopter des règlements de franchise et que, en vertu de la loi spéciale, 7 et 8 Edouard VII, chapitre 117 (*c*), déclarant ce chemin de fer d'utilité publique pour le Canada en général, il a été décrété qu'il ne devait être porté aucune atteinte aux dispositions de règlements municipaux se rattachant à la compagnie ou à une convention entre elle et une municipalité, la compagnie se trouve liée par ces règlements ou cette convention et la Commission n'a pas le pouvoir d'augmenter les taux contrairement aux termes de ces conventions et règlements.

Cause de l'augmentation des taux, 22 Can. Ry. Cas. 49, aux pages 57-60, adhésion.

CITÉ DE PORT-ARTHUR *vs* LES COMPAGNIES DE CHEMIN DE FER PACIFIQUE-CANADIEN ET "CANADIAN NORTHERN."

Si un passage souterrain a été construit au-dessous des voies dans un parc public, à la création duquel la ligne de chemin de fer était antérieure, dane le but d'établir des communications entre les parties nord et sud du chemin de fer, et dont la totalité des frais a été supportée par la municipalité sauf la superstructure (à la charge de la compagnie de chemin de fer), et si ayant donné le terrain sur lequel se trouvent les voies pour servir à des élévateurs au sud de la voie ferrée, et que six de ces voies devaient être construites immédiatement au sud de la ligne principale, la municipalité demande la construction d'un passage souterrain sous ces six voies, la règle de priorité ou de postériorité n'est pas d'application et les frais des travaux seront répartis entre la municipalité et les compagnies de chemin de fer intéressées.

Les faits sont exposés en entier dans le jugement du commissaire en chef adjoint, daté le 12 juillet 1918 et approuvé par M. le commissaire Boyce. *23 Can. Ry. Cas. 89.*

AU SUJET DE LA REQUÊTE DE LA VILLE DE GREENFIELD PARK.

Il est question d'une requête de la ville de Greenfield Park, province de Québec, demandant un meilleur service de la part de la compagnie de chemin de fer de Montréal et des comtés du sud.

Antérieurement à l'audition de la requête l'inspecteur de la Commission avait fait une inspection, s'étant enquis soigneusement de la situation, et fit rapport contre l'admission de la requête. Les faits sont exposés au long dans le jugement de M. le commissaire Goodeve, daté le 12 juillet 1918 et approuvé par le commissaire en chef Drayton. Dans ce jugement il fut décidé que la commission n'aurait pas lieu de modifier sa décision et de rendre l'ordonnance demandée.

TAUX — AUGMENTATION — "TWIN CITY COAL CO." ET AUTRES *vs* LES COMPAGNIES DE CHEMIN DE FER PACIFIQUE-CANADIEN, "CANADIAN NORTHERN" ET GRAND-TRONC-PACIFIQUE.

Dans le jugement de la Commission relatif à la cause de l'augmentation de taux de 15 pour cent, *22 Can. Ry. Cas. 49,* accordant une augmentation de 15 cents par

tonne sur la houille, il n'y a pas de taux distinct pour la houille menue et il ne peut être fait de distinction dans les taux de transport de la houille menue, de la houille en gros morceaux ou du tout-venant.

La requête demandait une ordonnance obligeant les défendeurs à réduire leurs taux du transport de la houille à Edmonton.

Les faits sont exposés au long dans les considérants du jugement rendu le 17 juillet 1918 par le commissaire en chef adjoint Scott et approuvé par M. le commissaire Boyce. *23 Can. Ry. Cas. 181.*

AU SUJET DE LA PLAINTE DE LA "VIPOND FRUIT COMPANY", DE WINNIPEG, MANITOBA.

Il s'agissait d'une plainte de la *Vipond Fruit Company,* de Winnipeg, Man., contre une taxe de chauffage de $15 par wagon sur des bananes transportées de Minneapolis à Winnipeg. La compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien soutint que la question soulevée dans la plainte était précisément la même que celle qui avait déjà été mentionnée dans la plainte de MM. Plunkett et Savage, question qui avait fait l'objet d'une décision de la Commission, alors qu'il fut arrêté que le tarif ne s'appliquait pas à un cas du genre de celui qui était à l'étude et dans lequel il n'avait été fourni qu'un seul appareil de chauffe, et que par conséquent, la compagnie n'était pas justifiable d'exiger les $15 et qu'il n'existait pas en dossier de tarif stipulant une taxe pour un seul appareil de chauffage, et la Commission décida qu'une ordonnance devait être rendue à l'effet de reconnaître l'erreur de la compagnie lorsqu'elle perçut les $15 et d'en autoriser le remboursement.

Les faits sont exposés dans le jugement du commissaire en chef adjoint Scott, daté le 17 juillet 1918 et approuvé par M. le commissaire Boyce sous réserve des mêmes conditions et stipulations que dans la cause de Plunkett et Savage.

COMPAGNIES "GREAT WEST", "BYERS MINE COAL" ET CHARBONNAGE D'EDMONTON *vs* LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER GRAND-TRONC-PACIFIQUE.

Lorsque les taux sont des taux de protection, il n'est pas à souhaiter que l'on adhère trop rigoureusement à une base de parcours en milles, ce qui donnerait lieu à une détente soudaine dans le centre d'une zone d'expédition de la houille entre des houillères qui se font concurrence dans un marché commun.

Galbraith Coal Co. vs la compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien., *10 Can. Ry. Cas. 325. adhésion.*

Les faits sont clairement exposés dans les considérants du jugement rendu le 18 juillet 1918 par le commissaire en chef adjoint Scott et approuvé par M. le commissaire Boyce. *23 Can. Ry. Cas. 175.*

AU SUJET DE LA REQUÊTE DE LA VILLE DE KENORA, ONT.

Par cette requête la ville de Kenora, Ontario, demandait à la Commission l'autorisation de croiser la ligne principale de la compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien par une route partant de la ville de Kenora et raccordant la propriété de la *Keewatin Lumber Company,* de Keewatin, Ont., avec la route de l'Etat.

La requête semblait avoir été présentée en premier lieu dans l'intérêt et au nom de la *Keewatin Lumber Company,* dont les scieries se trouvent à Kenora. La requête n'a pas été appuyée comme étant dans l'intérêt du public, et on a laissé entendre que si le croisement était maintenu ce serait aux frais de particuliers et il ne servirait qu'aux attelages de la *Keewatin Lumber Company.* La requérante prétendait que si le croisement était autorisé il en résulterait une route à surface plus plane pour le trafic des attelages de la compagnie de bois entre Keewatin et Keenora.

Les faits sont exposés au long dans le jugement du M. le commissaire Boyce, daté le 18 juillet 1918 et approuvé par le commissaire en chef adjoint Scott. Ce jugement porte que la requête devrait être rejetée.

CHAMBRE DE COMMERCE D'EDMONTON *vs* LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER PACIFIQUE-CANADIEN.

La Commission a refusé une requête demandant la nomination d'un agent là où il appert que les compagnies de chemin de fer se trouvaient presque dans l'impossibilité de recruter des agents pour des stations beaucoup plus importantes que la station de quatrième classe en question, et l'installation d'un agent ne pouvait s'effectuer sans priver de service adéquat une station plus importante.

Les faits sont exposés au long dans les considérants du jugement rendu le 24 juillet 1918 par le commissaire en chef adjoint. *24 Can. Ry Cas., p. 17.*

CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT *vs* LE TOWNSHIP DE MULGRAVE ET LE MINISTÈRE DES TRAVAUX ET DES MINES DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE.

Lorsque l'on fait disparaître les croisements de grandes routes par une voie ferrée au moyen du détournement de la route, la règle d'usage suivie par la Commission consiste à mettre la majeure partie du coût à la charge de la compagnie de chemin de fer et le reste à la charge de la municipalité ou des municipalités intéressées. Dans le cas dont il s'agit présentement, les deux tiers du coût furent attribués à la compagnie de chemin de fer et l'autre tiers aux autorités de l'endroit.

Les faits sont énoncés au long dans les considérants du jugement rendu le 18 juillet par le commissaire en chef et approuvé par M. le commissaire Goodeve. *24 Can Ry. Cas., p. 68.*

AU SUJET DE LA REQUÊTE DE LA CHAMBRE DE COMMERCE DE RIBSTONE, ALBERTA.

Il s'agissait d'une requête adressée par les citoyens du voisinage de Loomis, Alta., sur la ligne de la compagnie de chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, et demandant que l'on construise une station convenable à Ribstone, Alta. et que l'on y emploie un agent en permanence.

Les faits sont exposés au long dans le jugement du commissaire en chef Scott, daté le 23 juillet 1918 et approuvé par M. le commissaire Boyce. Ce jugement, considérant le volume des affaires transigées à cet endroit ainsi que le revenu que la compagnie en retire, porte qu'un agent devrait être nommé et maintenu à Ribstone à compter du 1er septembre 1918.

AU SUJET DE LA REQUÊTE DES CITOYENS DE LOOMA, ALTA.

Il était question d'une requête adressée à la Commission par les citoyens du voisinage de Looma, Alta., sur la ligne du *Canadian Northern,* dans le but de faire transférer la gare qui se trouve à ce point à un endroit plus approprié.

Les faits sont exposés au long dans le jugement du commissaire en chef adjoint Scott, rendu le 23 juillet 1918, approuvé par M. le commissaire Boyce, lequel jugement accorde la requête et ordonne que la station soit transférée par la compagnie au nouvel emplacement le ou avant le 1er septembre 1918.

DANS L'AFFAIRE DES AUGMENTATIONS DES TAUX DU TRANSPORT DES MARCHANDISES AU CANADA, SEMBLABLES AUX AUGMENTATIONS DÉJÀ ACCORDÉES EN TERRITOIRE AMÉRICAIN EN VERTU DE LA DÉCISION MCADOO.

Par arrêté du conseil, C.P. 1768, en raison de l'accroissement du coût de la vie et reconnaissant que dans le territoire canadien les salaires devraient être augmentés comme ils l'ont été en territoire américain, le Gouverneur en conseil décréta que le réseaux de chemin de fer de l'Etat devrait accorder à ses employés des augmentations analogues à celles que les lignes américaines ont accordées sous l'autorité de la décision McAdoo.

L'arrêté du conseil portait en outre que les compagnies de chemins de fer appartenant à des particuliers devrait adopter l'échelle McAdoo, et la Commission des chemins de fer devait préparer une échelle de taux qui donnerait en Canada des augmentations semblables à celles accordées en territoire américain, ces augmentations devant entrer en vigueur le 1er août 1918.

L'ex-commissaire en chef, sir Henry Drayton, étudia la question à fond et, dans un rapport au conseil daté le 25 juillet 1918, traitait d'une manière approfondie des conditions du pays comparativement à celles qui existent aux Etats-Unis, établissant la comparaison entre les taux en vigueur aux Etats-Unis avec ceux du Canada, tant antérieurement qu'après l'entrée en vigueur de l'ordonnance McAdoo, et recommanda au conseil d'accorder aux chemins de fer canadiens des augmentations qui, advenant leur adoption, mettraient pour ainsi dire les taux du Canada sur le même pied que ceux dont jouissent les lignes américaines sous le régime de la décision McAdoo. Règle générale, la décision McAdoo accordait une augmentation uniforme de 25 pour cent sur les taux en vigueur jusque-là.

Le Gouverneur en conseil agréa les recommandations de la Commission et sous l'autorité de la *Loi des mesures de guerre, 1914*, par un arrêté du conseil C.P. 1863, du 27 juillet 1918, il était décrété que les taux de transport des marchandises sur toutes lignes de chemins de fer possédées, exploitées ou régies par le gouvernement canadien, et sur tous les autres chemins de fer subordonnés à la juridiction du parlement du Canada, soient augmentés dans la mesure et de la manière qui suivent:

TERRITOIRE À L'EST DE FORT-WILLIAM.

Article 1. — Taux de classe.

Dans le territoire de l'est, tous les taux de classe sont augmentés de vingt-cinq pour cent.

Article 2.—Taux de faveur.

(*a*) Les taux de faveur sur les articles suivants, par chargements de wagon, sont augmentés des montants inscrits en regard de chacun de ces articles:—

Augmentations.	Taux de faveur.
Houille:	
Si le taux est de 0 à 49 cents par tonne.. ..	15 cents par tonne nette de 2,000 livres.
Si le taux est de 50 à 99 cents par tonne.. ..	20 cents par tonne nette de 2,000 livres.
Si le taux est de $1.00 à $1.99 par tonne.. ..	30 cents par tonne nette de 2,000 livres.
Si le taux est de $2.00 à $2.99 par tonne.. ..	40 cents par tonne nette de 2,000 livres.
Si le taux est de $3.00 ou plus par tonne.. ..	50 cents par tonne nette de 2,000 livres.
Coke:	
Si le taux est de 0 à 49 cents par tonne.. ..	15 cents par tonne nette de 2,000 livres.
Si le taux est de 50 à 99 cents par tonne.. ..	25 cents par tonne nette de 2,000 livres.
Si le taux est de $1.00 à $1.99 par tonne.. ..	40 cents par tonne nette de 2,000 livres.
Si le taux est de $2.00 à $2.99 par tonne.. ..	60 cents par tonne nette de 2,000 livres.
Si le taux est de $3.00 ou plus par tonne.. ..	75 cents par tonne nette de 2,000 livres.

TERRITOIRE À L'EST DE FORT-WILLIAM — *Suite.*

Marchandises.	Majorations.
Minerais, de fer..	30 cents par tonne nette de 2,000 livres sauf qu'aucune augmentation ne sera apportée aux taux pour marchandises provenant des lacs sur du minerai qui a déjà acquitté le taux d'entier parcours par voie ferrée avant d'avoir atteint le navire des lacs. L'augmentation de 30 cents sera ajoutée aux tarifs en vigueur avant le 15 mars 1918, et les augmentations accordées depuis par la Commission des chemins de fer sont supprimées.
Pierre, artificielle et à l'état naturel, de construction et d'ornementation, sauf la pierre sculptée, lettrée, polie ou tracée..	2 cents par 100 livres.
Pierre, concassée, brisée et moulue..	1 cent par 100 livres.
Sable et gravier..	1 cent par 100 livres.
Brique, sauf la brique émaillée ou vernissée..	2 cents par 100 livres.
Ciment..	2 cents par 100 livres.
Chaux et plâtres..	1 cent et demi par 100 livres.
Bois et autres produits forestiers non ailleurs dans les présentes..	Un taux uniforme de 1 cent par 100 livres à ajouter aux tarifs en vigueur antérieurement au 15 mars 1918, et le taux ainsi obtenu doit être ensuite majoré de vingt-cinq pour cent, mais ne doit pas dépasser 5 cents par 100 livres; l'augmentation accordée depuis par la Commission des chemins de fer devra être désavouée.
Bois de pulpe..	25%, mais ne dépassant pas majoration de 5 cents par 100 livres.
Dosses et bois de rebut, pour combustible.. ..	1 cent par 100 livres.
Blé..	En enlevant la restriction de 2 cents par 100 livres imposée dans la majoration autorisée par la Commission des chemins de fer, en vigueur le 15 mars 1918, et en ajoutant majoration de 25% mais sans dépasser 6 cents par 100 livres.
Autres grains, farines et autres produits de minoterie..	Majoration portée aux nouveaux tarifs sur le blé.
Bétail sur pied..	25% mais ne dépassant pas majoration de 7 cents par 100 livres quand les tarifs sont publiés par 100 livres ou $15 par 36 pieds réglementaires quand les tarifs sont par wagon.
Salaisons et viandes fraîches..	25%.
Or où argent non monnayés, cuivre ou plomb, fer en gueuse ou en feuille, et autres produits de fonderie..	25%.
Sucre, sirop et mélasse..	En annulant tarif actuel et en appliquant tarif 5e classe, suivant majoration ci-dessous.
Glace..	25% établi sur tarif en vigueur avant le 15 mars 1918. Majorations depuis autorisées par la Commission des Chemins de fer doidoivent être désavouées.

(*b*) Les tarifs non compris dans la liste précédente doivent être majorés de 25 pour 100.

(*c*) En appliquant les majorations prescrites dans le présent article, il ne faut pas excéder les majorations applicables aux mêmes marchandises et mêmes poids minima entre les mêmes points.

TERRITOIRE À L'OUEST DE FORT-WILLIAM.

Tarifs de classes.

(*a*) Tous les tarifs de classes doivent être majorés de 25 pour 100, calculés d'après les tarifs en vigueur avant le 15 mars 1918; les majorations depuis autorisées par la Commission des chemins de fer doivent être rejetées.

Marchandises.	Majorations.
Charbon et coke..	Les tarifs doivent être majorés dans la même proportion que dans les territoires de l'Est.
Minerais, fer..	Les tarifs doivent être majorés dans la même proportion que dans les territoires de l'Est.
Autres minerais..	Sur minerais n'excédant pas en valeur $25 par tonne nette, 1 cent par 100 livres; sur minerais évalués de $25 à $50, 2 cents par 100 livres; sur minerais évalués de $50 à $100, les tarifs de 10e classe, suivant l'échelle de distribution ci-dessous, doivent s'appliquer; sur les minerais dépassant $100 de valeur, les tarifs de 10e classe de l'échelle réglementaire ci-dessous doivent s'appliquer.
Pierre (artificielle et naturelle), pour construction et monuments, excepté la pierre taillée, grâvée ou polie..	Par addition de 2 cents par 100 livres, en vigueur avant le 15 mars 1918; les majorations autorisées depuis par la commission des chemins de fer doivent être révoquées.
Pierre, concassée et broyée; aussi sable et gravier..	Par addition de 1 cent par 100 livres aux tarifs en vigueur avant le 15 mars 1918; les majorations depuis autorisées par la commission des chemins de fer doivent être révoquées.
Brique, exceptée émaillée ou vernissée..	Par addition de 2 cents par 100 livres aux tarifs en vigueur avant le 15 mars 1918; les majorations depuis autorisées par la Commission des chemins de fer doivent être révoquées.
Ciment..	2 cents par 100 livres.
Bois de construction..	25%, mais ne dépassant pas majoration de 5 cents par 100 livres.
Grains et produits de grains à Fort-William et Port-Arthur..	Par addition des majorations accordées aux termes de l'ordonnance McAdoo pour mêmes distances dans territoire adjacent des Etats-Unis et portées jusqu'aux tarifs en vigueur avant le 15 mars 1918. Quand il existe plus d'un tarif d'un voiturier d'un Etat adjacent, la majoration de tarif doit être celle qui est autorisée sur le tarif normal le plus bas pour les mêmes distances ou distances similaires dans pareil territoire adjacent aux termes de l'ordonnance McAdoo; les majorations depuis autorisées par la Commission des chemins de fer doivent être révoquées. Néanmoins les tarifs sur lesdits produits ne doivent pas être supérieurs en partant d'Edmonton qu'en partant de Calgary.
Grains et produits de grains entre points locaux et en gagnant la côte du Pacifique..	Par addition de 25%, mais ne dépassant pas majoration de 6 cents par 100 livres sur tarifs en vigueur avant le 15 mars 1918, et en révoquant majorations depuis autorisées par la Commission des chemins de fer.
Bétail sur pied..	Par addition de 25%, mais ne dépassant pas augmentation de 7 cents par 100 livres, quand les tarifs sont publiés par 100 livres, ou $15 par wagon réglementaire, de 36 pieds quand les tarifs sont publiés par wagon; les majorations doivent être basées sur les tarifs en vigueur avant le 15 mars 1918, et les majorations depuis autorisées par la Commission des chemins de fer doivent être révoquées.

TERRITOIRE À L'OUEST DE FORT-WILLIAM—*Suite.*

Tarifs de classes—Suite.

Marchandises.	Majorations.
Salaisons et viandes fraîches..	Par addition de 25% aux tarifs en vigueur avant le 15 mars 1918, et les majorations autorisées par la Commission des chemins de fer doivent être révoquées.
Or ou argent non monnayé, cuivre ou plomb, fer en gueuse ou feuille, et autres produits de fonderies..	Les taux des fonderies de la Colombie britannique doivent être les mêmes que les tarifs à partir du point d'expédition contigu de la fonderie aux Etats-Unis, savoir Northport, Washington à Buffalo: 71½ cents par 100 livres, Montréal devant prendre exemple sur tarif de New-York de 81½ cents par 100 livres. Les tarifs aux points canadiens, autres que les points dans territoires canadiens de l'est, doivent être majorés de 25%, Les tarifs sur le zinc pour consommation domestique doivent être les mêmes que pour le cuivre et le plomb.
Sucre, sirop et mélasse..	Les tarifs doivent être établis sur la base et le principe adoptés aux présentes pour le territoire de l'Est.

(*b*) Les tarifs de marchandises non compris dans la liste précédente doivent être majorés de 25 pour 100, calculés sur les tarifs en vigueur avant le 15 mars 1918, et les majorations autorisées par la Commission des chemins de fer doivent être révoquées.

(*c*) En appliquant les majorations prescrites dans le présent article les tarifs de classe majorés applicables aux mêmes descriptions et mêmes poids minima de marchandises entre les mêmes points ne doivent pas être dépassés.

TERRITOIRES À L'EST ET À L'OUEST.

Tarifs minima.

(*a*) Après les majorations établies en vertu des présentes dans les tarifs de classe, aucun tarif ne doit être appliqué à un trafic quelconque auquel s'appliquent des tarifs inférieurs aux montants en "cents" par 100 livres pour les classes respectives ainsi qu'il suit:

Classes...............	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Tarifs	24	21	18	15	12	11	9	10	10	7½

(*b*) Les taux minima pour moins que chargements de wagons doivent être ceux stipulés dans la classification du Fret canadien, mais en aucun cas le taux ne doit être inférieur à 50 cents pour un seul envoi.

(*c*) Tarifs de classe.

	Majorations.
Tarifs de classe entre points de l'est et de l'ouest..	La partie du tarif applicable aux territoires de l'est doit être majorés de 25%, et la partie applicable aux territoires de l'ouest 25%, basée sur le tarif en vigueur avant le 15 mars 1918. Les avances subséquemment autorisées par la Commission dans les territoires de l'ouest doivent être révoquées.
Tarifs de marchandises entre points de l'est et de l'ouest.	Sur la partie du tarif applicable aux territoires de l'est, la majoration nécessaire est accordée par les présentes sur marchandises pour mouvement local dans les territoires de l'est; et dans les territoires de l'ouest la majoration nécessaire est accordée par les présentes sur les marchandises pour mouvement local dans les territoires de l'ouest. Les avances autorisées par la Commission dans les territoires de l'Ouest, en vigueur le 15 mars 1918, doivent être révoquées.

(*d*) Tarifs d'importation .. .. Doivent être majorés, subordonnément, en tant que maximum, aux tarifs les plus bas en vigueur de Baltimore, ou tout autre port de l'Atlantique du Nord aux Etats-Unis, aux mêmes destinations, sauf que les tarifs de Halifax doivent être majorés de manière à se continuer sur la présente base relative.

(e) Dispositions des fractions.

En appliquant les tarifs, les fractions doivent être disposées ainsi qu'il suit:

(1) Tarifs en cents ou en dollars et cents par 100 livres ou par colis:

Les fractions de moins de $\frac{1}{4}$ ou 0· 25 doivent être omises.

Les fractions de $\frac{1}{4}$ ou 0·25, ou plus élevées, mais inférieures à $\frac{3}{4}$ ou 0·75, doivent figurer comme une moitié ($\frac{1}{2}$).

Les fractions de $\frac{3}{4}$ ou 0·75, ou plus élevées, doivent être portées au chiffre entier.

(2) Tarifs par tonne:

Les montants de moins de 5 cents doivent être omis.

Les montants de 5 cents ou plus élevés, mais inférieurs à 10 cents, doivent être portés à 10 cents.

(4) Tarifs par wagon:

Les montants inférieurs à 25 cents doivent être omis.

Les montants de 25 cents, ou plus, mais inférieurs à 75 cents, doivent figurer comme 50 cents.

Les montants de 75 cents, ou plus, mais inférieurs à un dollar, doivent être portés à un dollar.

(f) Observations des différentiels.

En établissant les tarifs de marchandises ordonnés aux présentes, quand il n'est pas nécessaire d'employer des groupements de tarifs établis et des différentiels fixes, leur emploi est désirable, quand la chose est praticable, même s'il peut en résulter certains tarifs qui sont plus bas ou plus élevés qu'il n'en serait autrement.

(*g*) Tous les tableaux, savoir les tarifs et suppléments, publiés aux termes des dispositions de la présente ordonnance, doivent porter sur la page du titre, en gros caractère, les mots suivants:

> Le présent tableau est publié et déposé à un jour d'avis auprès de la Commission des chemins de fer, conformément à l'ordonnance n°......

Ledit décret du conseil 1863 ordonnait en outre à la Commission d'obtenir des trois plus grands réseaux de chemins de fer, savoir le Grand-Tronc, le Canadien-Pacifique et le Canadien National, les résultats de leurs opérations par mois, et d'en faire rapport tous les mois à Son Excellence en conseil, aux fins d'effectuer les réductions voulues dans les tarifs fixés par les présentes, quand les recettes desdites compagnies, aux termes de la présente ordonnance, sont plus considérables que les montants nécessaires pour faire face à la mise à exécution efficace et convenable des tarifs majorés et des permis de transport. Il est en outre stipulé que les taux prescrits aux présentes doivent être effectifs, quand ils sont déposés auprès de la Commission des chemins de fer, comme étant à compter du 1er août, et doivent rester en vigueur pour la durée de la guerre. Ces tarifs furent maintenus en vigueur, par ordonnance générale de la commission n° 276, en date du 31 décembre 1919, le et à compter du 1er janvier 1920.

COMPAGNIES BEVERLEY ET HUMBERSTONE *vs* COMPAGNIE DU GRAND-TRONC-PACIFIQUE.

Un embranchement construit aux termes des dispositions de l'article 22 ne fait pas partie du chemin de fer dont il est détaché en vertu des dispositions d'un arrangement avec le propriétaire stipulant que la compagnie doit fournir les rails, traverses et accessoires qui demeurent leur propriété, et le propriétaire doit fournir le droit de passage même si aucune référence n'est faite à pareil arrangement dans l'ordonnance de la Commission autorisant l'embranchement, et la Commission n'a aucune juridiction pour autoriser un propriétaire avoisinant à utiliser pareil embranchement.

Blackwoods Manitoba Brewing & Malting Co. v. *Canadian Northern Ry. Co. et cité de Winnipeg, 44 S.C.R. 92, 12 ch. de fer can. 45; Clover Bar Coal Co.* v. *Humberstone Grand-Tronc-Pacifique et Clover Bar Sand & Gravel Cos., 45 S.C.R. 346, 13 ch. de fer can. 162; Roland* v. *Grand-Tronc, 18 ch. de fer can. 60; Kammerer* v. *Canadien-Pacifique 21 chemin de fer can., cas. 74 suivi.*

Les faits sont pleinement exposés dans le jugement du commissaire Boyce, 31 juillet 1918, le commissaire en chef étant dissident. *23 Ch. de fer Can. 64.*

" CANTON CITY LUMBER COMPANY " *vs* CHEMIN DE FER CANADIEN-PACIFIQUE.

Un voiturier qui, pour la commodité des expéditeurs et des destinataires et à leur demande, met leurs wagons sur une voie privée de garage possédée par d'autres compagnies ou personnes, a le droit de porter au compte de pareils expéditeurs ou destinataires le montant de la compensation payable par le voiturier aux propriétaires de la voie de garage pour pareil usage.

Les faits sont pleinement exposés dans le motivé du jugement de l'adjoint du commissaire en chef, en date du 30 juillet 1918, approuvé par le commissaire Boyce. 24 Ch. de fer Can., p. 9.

DEMANDE FAITE PAR LA " BROTHERHOOD OF LOCOMOTIVE ENGINEERS ".

Il s'agit ici d'une demande pour ordonnance enjoignant que toutes les machines de garage et de transfert soient munies de tenders assez bas pour permettre de voir par-dessus avec une lumière à l'arrière.

Il paraîtrait que plusieurs compagnies de chemin de fer relevant de la juridiction de la Commission ont des machines de garages munies de tenders inclinés de telle sorte que le mécanicien, en faisant machine arrière, peut voir l'homme chargé d'atteler la machine à un wagon. Cela devrait sûrement empêcher les accidents quand on attelle un tender à un wagon, mais bien souvent le wagon que l'on doit attacher à un train ou en détacher se trouve loin de la machine. Alors, quand il y a un wagon fermé entre l'atteleur et le mécanicien, le wagon obstrue la vue et le tender en question ne sert à rien. Certaines compagnies ne veulent pas de ces sortes de tenders, car la capacité de contenance d'eau et de charbon s'en trouve diminuée.

Le département d'exploitation de la Commission a fait rapport que dans la mesure où il pouvait s'agir de munir de feux l'arrière des tenders, tous les tenders sont en réalité munis maintenant de ces feux.

Les faits sont pleinement exposés dans le jugement de l'adjoint Scott, 31 juillet 1918, approuvé par le sous-commissaire et le commissaire Boyce, et rejetant la demande.

" SIMILKAMEEN FARMERS INSTITUTE " *vs* CHEMIN DE FER CANADIEN-PACIFIQUE ET " GREAT-NORTHERN ",

Les voituriers doivent faire passer les envois de légumes et de fruits par les plus courts chemins et soumettre des tarifs en conséquence.

Les faits sont pleinement exposés dans le motivé du jugement de l'adjoint du commissaire en chef, en date du 31 juillet 1918, approuvé par le commissaire Boyce. 24 Ch. de fer Can., p. 125.

DEMANDE DE LA "FORT FRANCES PULP & PAPER COMPANY".

Il s'agit ici d'une demande pour une ordonnance enjoignant aux compagnies du Grand-Tronc et du *Canadian Northern* de rétablir les taux sur la pulpe de bois, de Bromptonville, Qué. à Fort-Frances, Ont.

Les faits sont pleinement exposés dans le jugement de l'adjoint du commissaire en chef Scott, 2 août 1918, approuvé par le commissaire Boyce, et concluant à ce que, vu l'augmentation générale des taux de marchandises accordés par le Gouverneur en conseil, par ordonnance du 27 juillet 1918, il ne semblerait pas déraisonnable d'augmenter les tarifs demandés, et que pareille augmentation doit entrer en vigueur pas plus tard que le 15 août 1918.

DEMANDE DE LA MUNICIPALITÉ DU TOWNSHIP DE COLCHESTER-SUD, ONTARIO.

Il s'agit ici d'une demande par ordonnance établissant un passage à niveau sur la ligne de chemin de fer Père-Marquette, afin de rattacher la route à la rue Oak, dans le village de Harrow, Ont.

Les faits sont pleinement exposés dans le jugement du commissaire en chef Drayton, 9 août 1918, approuvé par le commissaire McLean, et concluant à ce que, dans l'intérêt public, la demande doit être rejetée.

DEMANDE DE FRANK DECICCO ET MARY DECICCO, NORTH BAY, ONT.

Il s'agit ici d'une demande pour compensation provenant de la construction de la voies du *Canadian Northern* à travers la ville de North Bay, et pour dommages. La chose avait été déjà soumise à la Commission, alors que jugement avait été rendu. Depuis lors un règlement a été passé par la ville de North Bay, le 24 juin 1918, stipulant que les rues et routes de North Bay dont il était question dans le jugement devaient être fermées. Le règlement passé était celui que la municipalité avait convenu à l'origine de passer par ordonnance n° 20500, l'ordonnance étant basée sur cette convention ainsi que l'entente avec la compagnie de chemin de fer quant au paiement des compensations ou dommages.

Les faits sont pleinement exposés dans le jugement du commissaire Boyce, 15 août 1918, approuvé par le commissaire en chef Drayton et le commissaire McLean, et exprimant l'opinion que la Commission ne devait rendre aucune ordonnance mais devait effectuer le règlement de toutes ces questions suivant qu'il en avait été convenu à l'origine. 23, Ch. de fer Can., 35.

NEW MINAS FRUIT COMPANY *vs* DOMINXNION ATLANTIC COMPANY.

Aux termes de l'article 284, la Commission n'a pas juridiction pour enjoindre que des facilités, telles que voies de garage, doivent être établies entre les stations, et le fait que pareilles voies ont été établies par entente entre les parties n'étend pas les pouvoirs de la Commission.

KAMMERER *vs* CH. DE FER CANADIEN-PACIFIQUE, 21 CH. DE FER CAN. 74, P. 75.

Les faits sont pleinement exposés dans le motivé du jugement du commissaire McLean, 16 août 1918, approuvé par le commissaire en chef, 24, Ch. de fer Can., p. 97.

WOLFVILLE FRUIT COMPANY *vs* CH. DE FER DOMINION ATLANTIC.

Quand l'emplacement pour facilités de garage offert par une compagnie de chemin de fer ne peut convenir qu'à un endroit particulier mais n'offre pas l'accommodation voulue pour l'entrepôt de la requérante, la compagnie de chemin de fer peut être forcée de fournir les facilités demandées pour l'endroit choisi par la requérante, mais le coût ne devra pas cependant être plus élevé que si ces facilités étaient fournies à l'endroit proposé par la compagnie de chemin de fer.

Les faits sont pleinement exposés dans le motivé du jugement du commissaire McLean, 17 août 1918, approuvé par le commissaire en chef. 24 Ch. de fer Can., p. 11.

BOLE GRAIN COMPANY *vs* CH. DE FER CANADIEN-PACIFIQUE.

La pratique suivie par les compagnies de chemins de fer d'inscrire au dos des connaissements la mention " chargement et comptage des expéditeurs ", quand des marchandises sont chargées sur voies privées de garage et n'ont pas été vérifiées par la compagnie, est raisonnablement légitime. *Voir* articles 284 (7), 340.

Les faits sont pleinement exposés dans le motivé du jugement du commissaire Boyce, en date du 8 août 1918, approuvé par l'adjoint du commissaire en chef. 24 Ch. de fer Can., p. 25.

DEMANDE DE MM. DAVIDSON ET SMITH.

Il s'agit ici d'une demande pour ordonnance enjoignant au *Canadian Northern* de permettre au Canadien-Pacifique d'amener des wagons à l'élévateur de l'Etat à Port-Arthur sur l'embranchement du *Canadian Northern*, afin de donner à la compagnie requérante les mêmes privilèges que l'élévateur de l'Etat à Port-Arthur.

Les faits sont pleinement exposés dans le jugement du commissaire Boyce, 10 septembre 1918, approuvé par l'adjoint du commissaire en chef, et concluant à ce qu'une ordonnance doit être émise pour autoriser la compagnie du Canadien-Pacifique à utiliser l'embranchement du *Canadian Northern*, subordonnément à certaines conditions stipulées dans l'ordonnance précédente de la Commission n° 20593, dans la mesure où cela peut s'appliquer à l'exploitation en commun de cette partie de l'embranchement.

MUNICIPALITÉ DE MORSE *vs* CHEMIN DE FER CANADIEN-PACIFIQUE

Quand une grande route est antérieure à un chemin de fer qui la traverse, c'est la pratique de la Commission d'exempter la municipalité contrôlant la route de toute contribution au coût d'installation ou d'entretien d'un signal électrique pour protéger le passage.

Les faits sont pleinement exposés dans le motivé du jugement de l'adjoint du commissaire en chef, en date du 17 juillet 1918. 24, Ch. de fer Can., p. 64.

" BOARD OF TRADE " DE LETHBRIDGE *vs* CHEMIN DE FER CANADIEN-PACIFIQUE.

Au fur et à mesure de l'augmentation du trafic, le service des trains doit être augmenté mais même quand les affaires sont en décroissance il est nécessaire d'avoir le service minimum de trains pouvant répondre aux affaires nécessaires et ordinaires du pays.

Les faits sont pleinement exposés dans le motivé de jugement du commissaire en chef, en date du 30 septembre 1918, approuvé par le commissaire Goodeve. 24, Ch. de fer Can., p. 34.

"MARTIN & ROBERTSON" et "IMPERIAL RICE MILLING COMPANY" *vs* "CANADIAN FREIGHT ASSOCIATION".

Un voiturier n'est pas obligé de concurrencer la voie d'eau, et il est laissé à sa discrétion d'établir des tarifs de concurrence peu élevés, pourvu qu'il n'y ait aucune différence injuste et que les taux en vigueur soient raisonnables par eux-mêmes.

La Commission a refusé de rétablir un taux sur le riz en chargements de wagon (minimum de 60,000 livres) de 65 cents par 100 livres de Vancouver et Victoria à Toronto et Montréal, au lieu d'un taux de 75 cents (minimum de 50,000 livres) temporairement réduit par suite de la concurrence par eau.

Les faits sont pleinement exposés dans le motivé de jugement du commissaire en chef, en date du 3 octobre 1918, approuvé par le commissaire Boyce. 24, Ch. de fer Can., p. 141.

RÈGLEMENTS CONCERNANT LA DÉTENTION DES WAGONS. DOSSIER 1700,234.

Jugement du commissaire en chef Drayton, en date du 25 octobre 1918, approuvé par le commissaire Boyce.

La Commission a reçu la lettre suivante de la *James Shearer Company,* Montréal:

" Nous sommes pour ainsi dire paralysés à Montréal par suite de l'épidémie de grippe et nous constatons que l'*Eagle Lumber Company,* de Saint-Jérôme à qui nous envoyons du bois se trouve dans la même situation que nous, et selon toute probabilité nombre de wagons seront sujets à détention avant que nous puissions même commencer à les décharger.

" Comme c'est là une chose absolument indépendante de notre volonté, nous désirerions savoir s'il ne serait pas possible de faire des arrangements spéciaux afin de surseoir à cette détention jusqu'à ce que l'épidémie disparaisse.

" Nous espérons que vous allez pouvoir faire quelque chose pour nous aider, car autrement les compagnies de chemins de fer nous rendraient passibles de forts dommages par suite de la maladie inévitable de nos employés."

Les règlements concernant la détention ne couvrent pas un cas de ce genre. Bien que ces règlements soient dus en grande partie à des négociations et à des arrangements entre expéditeurs et compagnies, des conditions semblables n'ont jamais été prévues. Il n'y a aucun doute que la cause en est l'épidémie. Les chemins de fer ne sont pas en mesure de faire circuler les marchandises concurremment. Un grand nombre de wagons ne peuvent pas être mis en mouvement, tout simplement parce qu'un grand nombre d'employés de chemins de fer souffrent de la grippe. C'est là une chose reconnue et admise par tous les expéditeurs.

Les mêmes conditions s'appliquent aux employés de diverses autres industries. Ainsi que je puis voir, il serait manifestement injuste de rendre responsable les expéditeurs qui ne peuvent pas accepter des wagons à cause des ravages de l'épidémie parmi leurs employés. La chose échappe absolument à leur contrôle. Des frais de détention ne doivent pas être exigés en de telles circonstances. Selon moi, il faudrait donner avis aux chemins de fer qu'ils ne doivent pas exiger semblables frais, et au besoin il faudrait modifier le décret du conseil.

CULTIVATEURS DE LA VALLÉE OKANAGAN *vs* " CANADIAN FREIGHT ASSOCIATION ".

Aux endroits où le manque de wagons frigorifiques a été suppléé par des wagons fermés à parois spéciales, mais le nombre suffisant de calorifères voulus, pareils calorifères doivent être procurés autant que possible aux taux stipulés dans les tarifs; mais dans les cas où les calorifères sont fournis par les expéditeurs, le voiturier n'a droit

à aucune rémunération, et doit aussi retourner sans frais les calorifères aux expéditeurs, du point de destination au point de départ.

Durant le manque de wagons de 1917-18, causé par la guerre, la Commission refusa d'enjoindre aux voituriers de fournir les hommes nécessaires pour voir à ce que les wagons fussent convenablement chauffés, quand aux termes du tarif les employés des expéditeurs doivent être transportés sans frais pour ces fins.

Les faits sont pleinement exposés dans le motivé de jugement du commissaire en chef, en date du 25 octobre 1918, approuvé par le commissaire Goodeve et le commissaire Boyce. 24, Ch. de fer Can., p. 55.

RÈGLEMENT N° 230 CONCERNANT LE SERVICE GÉNÉRAL D'INTERAIGUILLAGE.

L'ordonnance générale de la Commission n° 30 a changé à ce sujet la pratique de l'obligation à laquelle sont maintenant tenues les compagnies de chemins de fer de fournir le service d'interaiguillage au lieu de l'étendre à certains points à titre gracieux, et enjoint aussi de fournir ce service non seulement aux voies de garage privées mais aussi aux voies de camionnage. Vu les protestations qui se sont élevées, la mise en vigueur de l'ordonnance a été suspendue.

Les faits sont pleinement exposés dans le jugement du commissaire en chef Drayton, en date du 26 octobre 1918, approuvé par le commissaire Goodeve et le commissaire Boyce. 24 Ch. de fer Can. 324, enjoignant de donner effet aux protestations de l'Association des manufacturiers du Canada, du *Board of Trade* de Winnipeg, et de la chambre de commerce de Windsor, et stipulant que l'alinéa 14 de l'ordonnance 230 sera supprimé et remplacé par le suivant:

> " Advenant qu'un expéditeur par voie de camionnage ordonne expressément que son envoi soit transféré sur la voie d'un autre voiturier, bien que le premier voiturier sur les voies duquel le wagon a été chargé puisse fournir lui-même, à destination, ou par ses raccordements, ou par interaiguillage, la même livraison et les mêmes facilités que ledit autre voiturier à des taux qui ne sont pas plus élevés, ledit premier voiturier peut, au lieu du taux prescrit dans l'article 6, exiger et percevoir son taux ordinaire, lequel taux doit être une charge additionnelle légitime contre l'expéditeur."
>
> " Néanmoins, cette alternative ne sera pas permise, et l'article doit rester applicable, quand dans les 48 heures après que l'expéditeur en a fait la demande, ledit premier voiturier manque de fournir un wagon raisonnablement convenable à l'endroit voulu pour chargement."

DEMANDE DU CHEMIN DE FER CANADIEN-PACIFIQUE POUR MODIFICATION DE L'ORDONNANCE DE LA COMMISSION N° 27225.

Il s'agit ici d'une demande pour modifier l'ordonnance en date du 15 mai 1918, rendue à la demande du *Canadian Northern* pour approbation de la voie projetée allant aux élévateurs de Current-River, Port-Arthur, Ont., pour donner accès séparé aux élévateurs au *Canadian Northern* et à la compagnie requérante.

Les faits sont pleinement exposés dans le jugement du commissaire en chef Drayton, en date du 4 novembre 1918, approuvé par le commissaire Goodeve et le commissaire Boyce, et concluant à ce que l'arrangement intervenu entre les compagnies devait être mis en vigueur et à ce qu'une ordonnance fut rendue à cet effet, subordonnément à la condition qu'on n'établira aucune différence à l'égard des wagons d'une compagnie amenés pour aiguillage par une autre compagnie, mais que ces wagons seront avancés en ayant égard à leur droit de priorité.

"TORONTO, HAMILTON & BUFFALO RAILWAY", KINNEAR YARD.

Il s'agit ici d'un question depuis longtemps en suspens entre les parties intéressées, la Commission ayant fait à ce sujet les suggestions qu'elle croyait être de nature à amener la solution des difficultés. Les parties n'en étant arrivées à aucune conclusion finale, et la compagnie Toronto, Hamilton & Buffalo insistant sur ses droits statutaires et d'expropriation, appel a été fait à la Commission pour décision finale.

Les faits sont pleinement exposés dans le jugement du commissaire en chef Drayton, en date du 4 novembre, 1918, approuvé par le commissaire Goodeve et le commissaire Boyce, et concluant à ce qu'une ordonnance doit être rendue favorable à la demande de la compagnie de chemin de fer pour l'expropriation des terrains mentionnés, et concluant aussi à ce qu'une autre ordonnance soit rendue pour l'expropriation de la propriété de la *Pressed Brick Company,* subordonnément aux mêmes termes et conditions.

DEMANDE DE LA VILLE DE TORONTO ET DE LA COMPAGNIE DE TÉLÉPHONE BELL.

Il s'agit ici d'une demande de la ville de Toronto pour ordonnance donnant à MM. Clarkson, Gordon & Dilworth, experts comptables, accès aux livres de la compagnie Bell, afin de s'assurer si la majoration des taux de téléphone de la compagnie Bell était justifiable.

Une autre demande a été faite à ce sujet par les municipalités de Montréal et de Hamilton et par l'Union des Municipalités Canadiennes pour ordonnance enjoignant à la compagnie Bell de donner les détails nécessaires.

Les faits sont pleinement exposés dans le jugement du commissaire en chef Drayton, en date du 6 novembre 1918, approuvé par le commissaire Nantel, le commissaire Goodeve et le commissaire Boyce, concluant à ce qu'une ordonnance soit rendue pour la communication de certains détails par la compagnie Bell.

COMPAGNIE DE TÉLÉPHONE BELL *vs* VILLE DE LONDON.

Aux termes des articles 247, 248, la Commission n'a aucune juridiction, pour rendre le paiement de la location comme compensation, un article de l'ordonnance approuvant l'emplacement et la construction de lignes de téléphone sur le long de à travers ou sous une route publique, ou pour imposer toute condition à laquelle une municipalité peut s'opposer et qui devient une condition de pareille ordonnance dans les négociations avec une compagnie de téléphone.

Les faits sont pleinement exposés dans le motivé de jugement du commissaire McLean, en date du 13 novembre 1918, approuvé par le commissaire en chef et le commissaire Boyce. 24 Ch. de fer Can., p. 102.

DEMANDE DE LA B. COLUMBIA ELECTRIC RAILWAY COMPANY POUR MAJORER SON TARIF D'ABONNEMENT.

Il s'agit ici d'une demande pour majorer le tarif d'abonnement pour le transport de voyageurs entre divers points sur le chemin de fer *Vancouver and Fraser Valley,* couvert par le tarif n° 11, C.R.C., n° 5, jusqu'à base spécifiée dans le tarif n° 19, C.R.C. n° 7.

Des tarifs avaient été soumis par la compagnie pour majoration du tarif d'abonnement de voyageurs sur la ligne du Lac Burnaby qui est comprise dans le chemin de fer *Vancouver, Fraser Valley and Southern,* ladite ligne relevant de la juridiction de la Commission.

La compagnie prétendait que l'augmentation des frais justifiait la majoration demandée.

Les faits sont pleinement exposés dans le jugement du commissaire McLean, en date du 14 novembre 1918, approuvé par le commissaire en chef Drayton et le commissaire Goodeve, décidant qu'une ordonnance devait être rendue permettant les majorations soumises, et les rendant effectives à 10 jours d'avis.

Demande suit pour compagnie Montréal et Comtés du Sud et pour compagnie Hamilton Electric.

RÈGLEMENTS CONCERNANT DÉTENTION—ÉPIDÉMIE DE GRIPPE.

Le 25 octobre 1918, jugement fut rendu par la Commission, spécifiant que des droits de détention ne devaient pas être exigés quand les expéditeurs se trouvent dans l'impossibilité d'accepter des wagons par suite des ravages causés par la grippe parmi leurs employés.

Les faits sont pleinement exposés dans le jugement du commissaire en chef Drayton, en date du 25 novembre 1918, approuvé par le commissaire McLean et le commissaire Boyce, et concluant à ce que les réquérants soumettent au *Car Service Bureau*, ou à la compagnie immédiatement intéressée, des preuves par écrit, ou par procuration ou déclaration sous serment, donnant les détails demandés par la Commission.

VILLE DE WATERLOO *vs* COMPAGNIE DE GRAND-TRONC.

Les voituriers peuvent, à leur discrétion, fixer les tarifs pour développer leurs affaires. La Commission n'a juridiction qu'en tant que les tarifs sont raisonnables.

Canadian Portland Cement Company vs *Grand Trunk and Bay of Quinte Railways Companies, 9 Ch. de fer Can. 211; Blaugas Company* vs *Canadian Freight Association, 12 Ch. de fer Can., 303 à p. 304; British Columbia News Company* vs *Express Traffic Association, 13 Ch. de fer Can., 76 à p. 78; Hudson Bay Mining Company* vs *Great Northern Railway Company, 16 Ch. de fer Can., 254 à p. 259; Canadian China Clay Company* vs *Grand Trunk, Canadian Pacific and Canadian Northern Railway Companies, 18 Ch. de fer Can., 347; Roberts* vs *Canadian Pacific Railway Company, 18 Ch. de fer Can., 350.*

La Commission, maintenant le principe de la fixation des prix sur l'unité de poids, refusa d'accorder un tarif à forfait au lieu d'un tarif au poids sur les chargements de bois venant du Parc Algonquin, Ont., aux municipalités, pour distribution parmi leurs concitoyens au prix coûtant.

La Commission n'a aucun pouvoir, sauf aux termes de l'article 344 (*a*) d'étendre le transport du trafic de façon à comprendre une pratique n'existant pas déjà là où il ne se présente aucune question de différence injuste. Les tarifs prévus par l'article 341 peuvent être accordés dans la mesure où il peut s'agir du voiturier; la juridiction de la Commission; aux termes de cet article, participe seulement de la nature d'un mandat.

Les faits sont pleinement exposés dans le motivé de jugement du commissaire McLean, en date du 30 novembre 1918, approuvé par le commissaire en chef et le commissaire Boyce. 24 Ch. de fer Can., p. 143.

En ce qui concerne la demande de la compagnie Bell pour permission de majorer son tarif; et les demandes de la ville de Montréal (1) pour détails, (2) pour modifier ordonnance 27848, (3) pour ordonnance enjoignant à la compagnie Bell de fournir à la ville de Montréal copies de toutes données, et de tous chiffres, etc., et advenant que la compagnie Bell soit autorisées à majorer ses tarifs, lesdites majorations ne devront être que temporaires et pour une période limitée.

La Commission, à la demande des municipalités, y compris la ville de Montréal, a rendu une ordonnance, générale en ces termes, pour communication de détails par la compagnie Bell. Depuis lors, la ville de Montréal s'est assuré les services d'un expert, et ce dernier a demandé d'autres détails. A la demande de la ville, la cause a été inscrite pour audience.

Outre la demande de détails, la ville a demandé que tous les tarifs puissent être fixés avec l'entente qu'ils ne seraient que temporaires.

Le témoignage de l'expert de la ville a été qu'il y avait urgence, par suite de conditions anormales, et que la compagnie ne devait pas être tenue de dresser de longs inventaires de ses biens, mais pouvait tout simplement soumettre une analyse de ses recettes et frais d'exploitation durant un certain nombre d'années; qu'en attendant, et là où le tarif basé sur pareille analyse était en vigueur, la compagnie devait faire un inventaire complet de ses biens, la Commission gardant le contrôle de manière à ce que les faveurs temporaires accordées ne puissent pas être assimilées à une preuve définitive.

Le commissaire en chef, dans son jugement en date du 5 décembre 1918, jugement approuvé par les commissaires McLean, Goodeve et Boyce, a donné effet à l'esprit de la demande, et a accordé des majorations temporaires. Aucune limite de temps n'a été fixée, les tarifs devant rester en vigueur jusqu'à ce que les frais d'exploitation fussent devenus normaux, alors que la question des tarifs permanents serait considérés.

La demande a été traitée comme courante, le poids de la preuve quant au bien fondé de la demande devant incomber à la compagnie. La compagnie était en outre tenue de fournir les autres détails spécifiés explicitement dans le jugement.

"IMPERIAL STEEL & WIRE COMPANY" *vs* COMPAGNIES DU GRAND-TRONC ET DU PACIFIQUE-CANADIEN.

Les tarifs doivent être littéralement sans égard aux intentions non exprimées des voituriers qui les établissent.

En interprétant comme il convient le tarif C.R.C. E. 3677, qui indique spécifiquement Collingwood comme point soumis aux tarifs de Toronto, un expéditeur à Collingwood a droit au même tarif qu'un expéditeur à Toronto sur les clous destinés à exportation en Chine et au Japon par voie des ports du Pacifique.

Les faits sont pleinement exposés dans le motivé de jugement du commissaire en chef, en date du 6 décembre 1918, approuvé par le commissaire McLean. 24. Ch. de fer Can., p. 150.

AUGMENTATION DU POIDS MINIMUM SUR LES CONSERVES.

On s'est plaint devant la Commission de l'augmentation du poids minimum applicable aux conserves, en chargements de wagons, transportées aux tarifs des marchandises. Ces plaintes nous sont parvenues de différents points dans le Nouveau-Brunswick, la Nouvelle-Ecosse, l'Ile du Prince-Edouard et l'Ontario.

La Commission s'est occupée activement de la chose avec la Commission de Guerre des chemins de fer, qui en premier lieu avait inauguré la campagne pour de plus gros chargements. Vu le manque de wagons et les frais élevés d'exploitation, il était devenu

évident que, dans la pleine mesure où les minima pouvaient être majorés et où on pouvait faire un emploi plus intensif du matériel accessible au public, sans cependant nuire en quoi que ce soit au trafic transporté, des majorations devaient être effectuées; et ces majorations, d'une manière générale, et à part la question de la farine, qui était spécifiquement traitée par la Commission, ont été décidées à la suite de conférences avec les expéditeurs intéressés. La Commission n'a rien conclu en ce qui concernait les conserves.

Les faits sont pleinement exposés dans le jugement du commissaire en chef Drayton, en date du 6 décembre 1918, approuvé par le commissaire McLean, et concluant à ce que rien ne devait être fait en ce qui concernait la présente demande, mais que la chose devait être laissée pour considération ultérieure sur dépôt de toute plainte que des parties intéressées peuvent désirer faire subséquemment à la déclaration de paix.

RÉCLAMATION DE LA "DOMINION CANNERS, LIMITED", ONTARIO, CONTRE L'ANNULATION PAR LE "CANADIAN NORTHERN" DE DIVERS TARIFS SUR LES CONSERVES À PARTIR DE POINTS SUR SA LIGNE JUSQU'À DES POINTS SITUÉS DANS LA PROVINCE DE QUÉBEC ET LES PROVINCES MARITIMES. DOSSIER 27256.4.

Jugement du commissaire en chef Drayton, en date du 6 décembre 1918, approuvé par le commissaire Goodeve.

Cette demande a été entendue aux audiences données par la Commission à Toronto, le jeudi 17 octobre 1918. La compagnie du *Canadian Northern* a représenté que ces tarifs avaient été annulés par l'Intercolonial, et que le *Canadian Northern*, tout en consentant à maintenir les tarifs, ne pouvait pas les maintenir vu l'attitude prise par l'Intercolonial.

Dans le temps, l'Intercolonial était exploité indépendamment du *Canadian Northern*, et l'Intercolonial, étant chemin de fer de l'Etat, n'était pas sujet à la juridiction de la Commission. Cependant la chose fut considérée par la Commission avec la direction de l'Intercolonial aux fins d'en arriver à un arrangement si c'était possible. L'attitude prise par l'Intercolonial est qu'il n'a pas annulé les tarifs et n'en a pas demandé l'annulation, mais que ces tarifs ont été annulés par le *Canadian Northern*.

Il semblerait que la difficulté réelle entre les deux chemins de fer intéressés repose sur des divisions. Les tarifs n'auraient jamais dû être mis en cause. Quels que puissent être les motifs invoqués par les deux chemins de fer, la chose est maintenant entièrement du ressort du *Canadian Northern*, qui contrôle et exploite le réseau de l'Intercolonial. Je suis d'avis qu'une ordonnance devrait être rendue, stipulant que les tarifs antérieurs en commun, tels que majorés par le décret du conseil 1863, devraient immédiatement être mis en vigueur par le *Canadian Northern*. Le district souffrant de cet état de choses a droit au service, et l'ordonnance nécessaire devrait être rendue.

"RENFREW MACHINERY COMPANY" *vs* "CANADIAN FREIGHT ASSOCIATION".

La Commission ne prescrira pas aux compagnies inaugurant l'aiguillage initial d'émettre des connaissements d'entier parcours couvrant le trafic sur leurs lignes et les lignes des compagnies ayant la jouissance de la traction. En l'absence d'arrangement, deux connaissements sont nécessaires, l'un émis par la ligne faisant l'aiguillage et l'autre par celle faisant la traction.

Les faits sont pleinement exposés dans le motivé de jugement du commissaire en chef, en date du 9 décembre 1918, approuvé par les commissaires McLean et Boyce. 24, Ch. de fer Can., p. 31.

"BURLINGTON BEACH COMMISSION" *vs* "HAMILTON RADIAL ELECTRIC RAILWAY".

Un tarif est déraisonnable quand il est trop bas, tout comme s'il était trop élevé. Les tarifs doivent être raisonnables, en ayant égard au voiturier tout comme au public voyageur.

Suivant la pratique établie, un service de trains qui n'est pas suffisamment rémunérateur pour permettre la continuation des opérations ne peut pas être ordonné par la Commission aux termes de la Loi des chemins de fer, mais vu les règlements et les arrangements municipaux, confirmés par l'article 10 de 7 et 8 Edouard VII, chapitre 177 (C), la Commission peut seulement exercer dans la présente circonstance la juridiction lui permettant de prescrire que les règlements doivent être mis en vigueur en procurant le service de trains stipulé par lesdits règlements, même si pareil service ne peut être procuré qu'avec perte pour la compagnie.

Hamilton Radial Electric Railway vs ville de Hamilton, et al., 23 Ch de fer Can. 114.

Les faits sont pleinement exposés dans le motivé de jugement du commissaire en chef, en date du 10 décembre 1918, approuvé par le commissaire Goodeve. 24, Ch. de fer Can., p. 39.

COMPAGNIE DU GRAND-TRONC *vs* "KITCHENER & WATERLOO STREET RAILWAY CO."

Un chemin de fer à vapeur ne perd pas son droit de priorité sur la route d'un chemin de fer électrique quand ce dernier est acquis par une municipalité.

Canadien-Pacifique v. cité de Toronto, 7 ch. de fer can. 274, affirmé; cité de Toronto v. Canadien-Pacifique (1908) A.C., 54 7 ch. de fer can. 282; Grand-Tronc v. "United Counties Railway Company" (passage Saint-Hyacinthe), 7 ch. de fer can. 294; "Canadian Northern Railway Company" v Pacifique-Canadien (Kaiser Crossing), 7 ch. de fer can. 297 suivi; "Edmonton Street Railway Company" v. Grand-Tronc-Pacifique, 14 ch. de fer can. 93 affirmé; Grand-Tronc-Pacifique v. "Edmonton Street Railway Company (passage 21e rue) 15 ch. de fer can. 446; cité d'Edmonton v. Grand-Tronc-Pacifique et Pacifique-Canadien (passage Syndicate Avenue), 15 ch. de fer Can., cas 443 distingué.

Les faits sont pleinement exposés dans le motivé de jugement du commissaire Boyce, en date du 30 décembre 1918. 24, ch. de fer du Canada, p. 13.

WASHINGTON ET AL., *vs* "CANADIAN FREIGHT ASSOCIATION".

La volaille vivante en wagons n'a pas droit à la même classification et aux mêmes tarifs que le bétail vivant, et en établissant un tarif une nouvelle expédition du produit apprêté est toujours prise en considération.

Les envois de volaille sont sujets à une classification plus basse au Canada qu'aux Etats-Unis, et un tarif de troisième classe pour la volaille vivante n'est pas déraisonnable.

Les faits sont pleinement exposés dans le motivé de jugement du commissaire Goodeve, en date du 18 janvier 1919, approuvé par le commissaire en chef et l'adjoint du commissaire en chef. 24, ch. de fer can., p. 155.

"TORONTO TERMINALS RAILWAY CO." *vs* VILLE DE TORONTO ET COMMISSAIRES DU PORT DE TORONTO.

Quand une loi de constitution en corporation d'un chemin de fer, 6 Edouard VII, chapitre 70, l'autorise à "construire, entretenir et exploiter"... le matériel néces-

saire pour la fourniture de la chaleur, de la lumière, de l'eau et de l'énergie, aux termes des articles 2 (21), 235, 237, de la Loi des chemins de fer, la Commission a juridiction pour autoriser la compagnie à poser et entretenir sur les voies publiques des conduites contenant de la vapeur sous pression.

Les faits sont pleinement exposés dans le motivé de jugement du commissaire en chef, 21 janvier 1919, approuvé par les commissaires McLean et Goodeve. 24, ch. de fer can., 71.

"BURNABY AND BRITISH COLUMBIA ELECTRIC RAILWAY". DOSSIER 28439.

Jugement du commissaire en chef Drayton, 30 janvier 1919, approuvé par le commissaire McLean.

La municipalité a demandé permission d'en appeler sur la question de droit à la cour Suprême. Je vois de la difficulté à déterminer d'après le dossier la situation précise des parties, suivant que par arrangements intervenus. Vu les nécessités et la situation de la compagnie, et le fait que la Commission avait en d'autres circonstances jugé que la juridiction de la Commission aux termes de la loi, avait été entravée par des arrangements qui n'avaient pas été adoptés par le parlement fédéral, la Commission n'est pas directement concernée avec cette phase de la situation. Vu que la municipalité désire soulever la question du pouvoir de la Commission de traiter toute question à l'encontre des termes de l'arrangement, et vu aussi que la pratique de la Commission est de permettre d'en appeler sur tout point de droit se prêtant à une controverse raisonnable, il est nécessaire que la question de l'applicabilité de la convention soit déterminée. On attire, d'une part, l'attention des parties sur le texte de l'arrangement de 1913, qui se lit comme suit:

> "Et considérant que ladite compagnie, en conformité des termes de ladite convention, a fait construire quelque sept milles et demi de tramway électrique dans le district de Burnaby, lequel tramway est depuis quelque temps en service;
>
> "Et considérant que, de l'avis du présent conseil municipal de ladite municipalité, lesdits contrat et règlement autorisant l'exécution dudit tramway sont nuls en raison de ne pas avoir été soumis à l'approbation du district de Burnaby antérieurement à l'adoption finale dudit règlement et de l'exécution dudit contrat;
>
> "Et considérant que ladite compagnie est d'avis qu'il était inutile de soumettre lesdits contrat et règlement à l'approbation des électeurs du district de Burnaby antérieurement à l'adoption finale dudit règlement et à l'exécution dudit contrat et que lesdits règlement et contrat sont valides"

et les autres textes indiquant que l'intention des parties était d'en venir à un arrangement applicable *inter alia* au chemin de fer déjà construit et, par conséquent, selon toute probabilité la ligne en question.

D'un autre côté on attire l'attention sur l'article 33 du contrat stipulant que le contrat n'est applicable qu'aux tramways électriques construits par la compagnie sur des rues dans le district de Burnaby suivant les termes du contrat, et ne doit nullement être considéré comme applicable à une partie quelconque du tramway interurbain Westminster-Vancouver (probablement la ligne en question) ou tout tramway électrique que la compagnie peut construire sur des terrains acquis par la compagnie dans le district de Burnaby.

On attire en outre l'attention sur le fait que le dossier n'indique pas aucune construction de lignes projetées dans le contrat de 1913, et aussi que la ligne de la compagnie actuellement exploitée paraîtrait être construite sur un emplacement privé.

Etant donné que la Commission doit avant peu siéger à Vancouver, la demande de permission d'en appeler à la cour Suprême devra de préférence être fixée pour cette audience afin que les faits concrets applicables puissent être convenablement déterminés et de savoir si oui ou non la compagnie a construit un chemin de fer auquel les termes du contrat de 1913 s'appliquent en réalité.

VILLE DE TORONTO *vs* COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER GRAND-TRONC ET NIAGARA, ET SAINTE-CATHERINE ET TORONTO.

Quand, sur la demande d'une municipalité, la Commission ordonne la construction d'une voie en commun, pour le meilleur mouvement du trafic, la municipalité requérante ne sera pas enjointe de contribuer une partie quelconque des frais des travaux, en tant qu'étant "intéressée ou affectée", suivant l'interprétation de l'article 59 de la Loi des chemins de fer.

Canadian Pacific Ry. Co. and County and Township of York, 27 O.R. 559, 25 A.R. 65, 1 Cr. de fer Can. 36, 47; Grand Trunk Ry. Co. v. City of Kingston et al., 8 Ex. C R. 349, 4 Ch. de fer Can. 102; Ottawa Electric Ry. Co. v. Cité d'Ottawa et Canada Atlantic Ry. Co. (passage rue Bank), 37, S.C.R. 354, 5 Ch. de fer Can. 131; City de Toronto v. Grand Trunk Ry. Co., 37 S.C.R. 232, 5 Ch. de fer Can. 138; Grand Trunk Ry. Co. v. Canadian Pacific Ry. Co. et Cité de London, 6 Ch. de fer Can. 327; Grand Trunk Ry. Co. v. Village de Cedar Dale, 7 Ch. de fer Can. 73, à pp 77, 78; Cité de Toronto v. Canadian Pacific Ry. Co. (1908) A.C. 54, 7 Ch. de fer Can. 282; Comté de Carleton v. Cité d'Ottawa, 9 Ch. de fer Can. 154; British Columbia Electric Ry. Co. v. Vancouver, Victoria and Eastern Ry. and Nav. Co. et Cité de Vancouver (1914), A.C. 1067, 18 Ch. de fer Can. 287; Toronto Ry. Co. v. Canadian Pacific Ry. Co. et Cité de Toronto (Avenue Road Subway), 53 S.C.R. 222, 20 Ch. de fer Can. 230.

Les faits sont pleinement exposée dans le motivé de jugement du com. Boyce, 31 janvier 1919, approuvé par le commissaire Goodeve, 4 Ch. de Fer Can. 21.

"ST. LAWRENCE PULP & LUMBER CORPORATION" *vs* CANADIEN-PACIFIQUE.

La Commission refuse d'édicter qu'un tarif spécial qui était déjà expiré était déraisonnable, quand de nouvelles expéditions n'étaient pas faites, et le jugement n'était désiré qu'afin de réclamer un remboursement du tarif plus élevé exigé pour les expéditions en question.

British American Oil Co. v. Canadian Pacific Ry. Co., 12 Ch. de fer Can. 327, à p. 333, suivi; British American Oil Co. v. Grand Trunk Ry. Co. (Stay case), 9 Ch. de fer Can. 178; Canadian Condensing Co. v. Canadian Pacific Ry. Co., 12 Ch. de fer Can., référence à cas 1, p. 3.

Les faits sont pleinement exposés dans le motivé de jugement du commissaire McLean; 5 févrior 1919, approuvé par l'adjoint en chef et le commissaire Boyce. 24, Ch. de fer Can. p. 107.

BESSETTE *vs* CANADIEN-PACIFIQUE.

La Commission n'a aucune juridiction, aux termes de l'art. 26 (2), 284, ni autrement, pour ordonner l'enlèvement d'une porcherie sur le chemin de fer, en tant que nuisance publique.

Bennette v. Grand-Tronc, 2 O.L.R., 425, réf. à 1 Ch. de Fer Can. 451.

Les faits sont pleinement exposés dans le motivé de jugement du com. en chef, 10 février 1919, approuvé par le com. McLean. 24, Ch. de Fer Can. p. 113.

DEMANDES DU VILLAGE DE WESTBOROUGH ET DU TOWNSHIP DE NEPEAN POUR ORDONNANCE DÉSAVOUANT LE TARIF PROJETÉ DE LA COMPAGNIE DE TRAMWAYS D'OTTAWA, C.R.C. N° 5, PUBLIÉ ET DEVANT ÊTRE MIS EN VIGUEUR LE 18 NOVEMBRE 1918. QUESTION 2987.

Les demandes furent appuyées aux audiences par la ville d'Ottawa ainsi que par certains propriétaires.

Le nouveau tarif changerait complètement la base des tarifs. Afin de citer un exemple extrême, d'après le tarif en vigueur à l'époque où la demande a été faite, un voyageur était transporté de Britannia au Rifle Range, distant de 11.70 milles, pour 5 cts. Le même voyage, d'après le tarif projeté, serait 20 cts, soit une majoration de 300 pour cent.

La compagnie a soumis des relevés montrant que l'exploitation de l'extension de la voie à Britannia n'était pas rémunératrice. Si la mise en service de cette ligne était laissée à elle-même, la compagnie aurait droit à une majoration. Les prix des places s'appliquant à certaines parties des lignes de la compagnie avaient été fixée par contrat, confirmé par une loi du parlement fédéral. Les opérations de la compagnie au Rifle Range, à l'est, et à Britannia, à l'ouest, n'étaient pas comprises, étant en dehors des limites de la ville, et n'étaient pas par conséquent sujettes aux restrictions municipales.

Le commissaire en chef Drayton, dans le motivé de son jugement, en date du 10 février 1919, traite de la question du contrôle fédéral, et réfère à ce sujet à la loi de constitution en corporation et à différents statuts affectant la compagnie et aux pouvoirs de la Commission en vertu de ces statuts pour réglementer les tarifs de la compagnie.

L'article 7 du chapitre 86 des statuts du Dominion, 1894, déclare que les ouvrages de la compagnie sont pour l'avantage du public du Canada. Une autre loi du Dominion, chapitre 82, statuts de 1899, autorisant la construction de la ligne de Britannia. a rendu certains articles de la Loi des chemins de fer spécialement applicables.

Vu la déclaration contenue dans la loi de 1894, les dispositions spécifiques de la loi des chemins de fer dont il est parlé dans la loi de 1899 étaient applicables sans référence expresse à ces lois. Le commissaire en chef a exprimé l'avis que les dispositions de la loi de 1894 n'étaient pas révoquées par le renvoi aux articles spécifiques dans l'autre loi, et a jugé que, et subordonnément à l'exception contenue dans le statut de 1892, "la mise en service de toute partie de la ligne de la compagnie pouvant se trouver dans la province d'Ontario, en vertu de tous nouveaux pouvoirs aux termes de la présente loi, doit être subordonnée aux statuts de Québec en vigueur de temps à autre quant à ce qui a trait aux lignes de tramways ". La compagnie était sous le contrôle du parlement et sujette aux dispositions de la Loi des chemins de fer, et par conséquent, la Commission avait juridiction pour considérer la présente demande.

La même compagnie peut, aux termes de la Loi des chemins de fer, avoir différents tarifs sur différentes parties de son réseau où le trafic et les conditions d'exploitation et les frais de construction ne sont pas les mêmes. Cette pratique a été appliquée aux chemins de fer à vapeur. Les conditions d'exploitation entre les chemins de fer à vapeur et les tramways électriques ne sont évidemment pas les mêmes.

La ligne de Britannia forme partie du capital général de la compagnie, et en déterminant ce qui peut être un tarif équitable pour l'exploitation de la ligne en question, la Commission a pris en considération les recettes de tout le réseau de la compagnie — la condition des finances de la compagnie, ses recettes et obligations durant plusieurs années — et a jugé que la compagnie n'avait pu montrer qu'elle avait besoin de plus de revenus. Le tarif projeté a été désavoué, les commissaires Nantel, McLean, Goodeve et Boyce optant aussi en ce sens.

Appel de ce jugement à la cour Suprême est actuellement pendant.

"IMPERIAL MUNITIONS BOARD" *vs* CANADIEN-PACIFIQUE.

La Commission n'a pas juridiction pour ordonner une nouvelle publication de tarifs pour des fins seules de réparations, mais elle a juridiction pour déclarer que les tarifs demandés depuis et jusqu'à certaines dates sont excessifs dans la mesure où ils dépassent les tarifs en vigueur antérieurement à cela et un remboursement peut être ordonné contre les défendeurs ayant inauguré ces tarifs.

Les douilles ne sont pas classifiées d'une manière spéciale dans le tarif des marchandises, mais sont assujetties, lorsqu'il est nécessaire, aux tarif des articles ordinaires; ces tarifs annulent le règlement de la classification des "articles de même nature", même si la douille et la billette sont présumées être de même nature, le retranchement ou l'addition de 10 pour 100 dans la valeur ne fait pas de la douille une billette et lui donne droit au tarif de la billette en acier.

Les faits sont exposés au long dans le rapport du chef du trafic de la Commission, daté le 19 décembre 1918, et approuvé par le commissaire-en chef Drayton, le sous-commissaire en chef et messieurs les commissaires Goodeve et Boyce. *24 Can. Ry. Cas.*, p. 169.

AU SUJET DE LA REQUÊTE DE LA VILLE DE SAINT-LAURENT ET DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA.

Il s'agissait d'une requête de la ville de Saint-Laurent, province de Québec, demandant une ordonnance à l'effet d'enjoindre aux chemins de fer nationaux du Canada la construction d'une gare à la rue Saint-Mathieu, dans les limites de ladite ville.

Les faits sont exposés au long dans le jugement du sous-commissaire en chef Nantel, daté le 28 février 1919, approuvé par le commissaire en chef Drayton et le commissaire McLean et agréant la requête.

AU SUJET DE CONVENTIONS DE LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER CENTRAL.

Lorsqu'une compagnie de chemin de fer adhère à des conventions relatives à l'acquisition de l'actif, des actions et des franchises d'autres compagnies de chemin de fer, et que cette compagnie devient par la suite insolvable, il n'est pas du ressort de la Commission, en vertu de l'article 361 de la *Loi des chemins* de fer, de recommander que ces traités soient déclarés valides.

Niagara, St. Catharines & Toronto Ry Co. v. Grand Trunk Ry. Co. (Merritton Crossing Case) 3 Can. Ry. Cas., 263, page 267, citée.

Les faits sont exposés au long dans les considérants du jugement rendu le 11 mars 1919 par M. le commissaire Boyce et approuvé par le sous-commissaire en chef et M. le commissaire Boyce. *24 Can. Ry. Cas., p. 117.*

AU SUJET DE LA REQUÊTE DES CITOYENS DE PORTLAND, ONT., ET DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA.

Cette requête de citoyens de Portland, Ont., appuyée par le ministère des Postes, demandait une ordonnance enjoignant aux Chemins de fer nationaux du Canada de faire arrêter régulièrement les trains n°s 5 et 6 à Portland, afin de donner à cette ville un raccordement direct avec Ottawa et Toronto, service qui était en vigueur antérieurement au mois de novembre 1918.

Les faits sont exposés au long dans le jugement du commissaire en chef Drayton, daté le 13 mars 1919 et approuvé par les commissaires McLean, Goodeve et Boyce. Ce jugement décrète qu'en toutes circonstances il soit ordonné que les trains dont il s'agit arrêtent tel que requis.

AU SUJET DE LA REQUÊTE DE CHAMBRE DE COMMERCE DE MISSION CITY, C.-B., CONCERNANT LES MESURES DE PROTECTION AU CROISEMENT DE L'AVENUE HORNE.

Il est question d'une requête de la chambre de commerce de Mission City, C.-B., demandant une ordonnance à l'effet de prescrire l'installation de moyens de protection soit par sonnerie ou de sémaphore des bras, au croisement de l'avenue Horne, dans ladite cité, que traverse le chemin de fer Pacifique-Canadien. La requête a été entendue aux séances de la Commission tenues à Vancouver le 14 février 1919 et par la suite, aux séances tenues à Victoria le 17 février, l'honorable premier ministre de la Colombie-Britannique faisait une nouvelle déposition.

Les fait sont clairement exposés dans le jugement rendu le 13 mars 1919 par le commissaire en chef Drayton et approuvé par le commissaire Rutherford. Ce jugement ordonnait que le croisement soit protégé au moyen de sonneries qui devront être garanties et mises en exploitation aux frais de la compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien, avec la contribution ordinaire versée à même la Caisse des passages à niveau du chemin de fer; il est ordonné de plus que tous les passages de trains sur la voie croisant l'avenue Horne soient signalés à l'aide de drapeaux. *24 Can. Ry Cas. 253.*

DANS L'AFFAIRE DE L'ARRÊTÉ DU CONSEIL C.P. 1863, DU 27 JUILLET 1918, AUGMENTANT LES TAUX DE MARCHANDISES; DE L'ARRÊTÉ DU CONSEIL C.P. 2080, DU 14 AOÛT 1918, MODIFIANT LEDIT ARRÊTÉ DU CONSEIL C.P. 1863 RELATIVEMENT AUX TAUX DU SUCRE; ET DES PLAINTES DES RAFFINERIES DE SUCRE CONTRE LESDITES AUGMENTATIONS DE TAUX. DOSSIER N° 28768-8.

Cette question fut d'abord examinée par le cabinet lorsqu'il s'agissait de l'augmentation des taux de marchandises rendue nécessaire par l'adoption de l'échelle des salaires McAdoo par les réseaux du Canada, avec ce résultat que, par l'arrêté du conseil C.P. 1863, du 27 juillet 1918, tous les taux de faveur sur le sucre furent supprimés, et que tout le mouvement fut établi sur la base de classes.

La chambre de commerce de Toronto fit des protestations contre ces augmentations de taux, soumettant que les nouveaux taux du sucre " imposeraient à ce produit alimentaire de première nécessité une charge que rien ne justifiait," et que cette denrée ne devrait pas être soumise à une plus forte augmentation que les autres produits.

Le rapport adressé au cabinet par le commissaire en chef Drayton, le 3 août 1918, portait que le gouvernement se trouvait en perspective imminente de voir se déclarer une grève parmi certains employés de chemin de fer; qu'une enquête prolongée avait été conduite par une commission américaine autorisée et éminemment qualifiée sous tous les rapports, enquête dont le résultat fut une augmentation sensible de tous les salaires en territoire américain; que la hausse du coût de l'existence à laquelle les employés de chemin de fer, comme d'ailleurs le public en général, étaient soumis, existait au Canada aussi bien qu'aux Etats-Unis, et que les conditions d'exploitation étaient sensiblement les mêmes dans les deux pays. Dans le but de rendre justice aux employés de chemin de fer, leurs gages ont été augmentés en territoire américain, et afin d'assurer des recettes suffisantes pour le paiement des frais ainsi augmentés, il a aussi été établi des augmentations substantielles des taux, non seulement pour le transport des marchandises, mais aussi pour celui des voyageurs; en justice aux employés de chemins de fer du Canada, dont un bon nombre travaillent des deux côtés de la ligne, le gouvernement a demandé aux chemins de fer canadiens sous sa juridiction d'adopter l'échelle de salaires McAdoo, et afin d'assurer des fonds nécessaires a ordonné des augmentations de taux semblables (bien que peut-être légèrement inférieures aux avances des taux en territoire américain), mais seulement pour le trafic des marchandises. Le besoin pressant était d'obtenir le revenu afin de prévenir les grèves et de ne pas interrompre la marche du transport.

Le sucre avait été transporté à des taux de faveur peu élevés, et ce transport se faisait sur une base de taux inférieure à celle de denrées de même nature et de valeur de préférence identique du même groupe de classification de marchandises-préférence qui, quelle que soit sa provenance, eut naturellement pour résultat d'accentuer l'écart de l'augmentation accordée.

Etant donné les besoins d'ordre financier, il fallait trouver les deniers requis. D'un autre côté, outre l'urgence de la situation financière et des frais nouveaux les augmentations devaient être établies. Le sucre était transporté, au taux approprié de la 5e classe, sur des plus grandes distances en milles que dans l'est. Les tarifs de faveur cessaient sur le Grand-Tronc à North-Bay et sur le Pacifique-Canadien à Sudbury. Il y a plus de raison pour l'application d'une base inférieure de taux dans le cas de longs parcours que dans celui de courts trajets. C'est ici que la réciproque a été mise en application. En justice, les taux du sucre devraient être mis sur un pied d'égalité. C'est pourquoi le commissaire en chef a recommandé de rejeter la requête de la Chambre de Commerce de Toronto.

Plus tard, les *Atlantic Sugar Refineries* de St. John et la *Acadia Sugar Refining Company* de Halifax, appuyées par les chambres de commerce de deux cités, ont déposé leurs plaintes. Outre ces plaintes, une question sensiblement de même ordre était soulevée dans l'ouest à la suite de la plainte portée par les raffineries de sucre de la Colombie-Britannique, et le 20 août 1918, le commissaire en chef adressait un autre rapport au cabinet.

On représenta que le taux de Montréal, soit 42 cents, devrait être réduit à 27 cents et que l'on devrait maintenir le taux différentiel de 11½ cents sur les transports à destination de l'Ouest. Le rapport faisait observer que les côtés faibles et les injustices de la situation par rapport aux taux seraient simplement aggravés par l'adoption de cette recommandation; que le volume de trafic était infiniment plus considérable entre Montréal et Toronto et les points de l'Ouest qu'entre St. John et Montréal. Règle générale, les taux sont en proportion du trafic, de son volume et des recettes. Donner suite à cette recommandation serait porter atteinte à tous les principes fondamentaux et les violer sciemment. De plus, si l'on adoptait un taux basé sur proportion en vertu d'une pareille théorie, les raffineries *Dominion Sugar*, de Wallaceburg, Chatham et Kitchener, plus rapprochées de Toronto, exigeraient naturellement qu'on leur accorde le même traitement que celui dont St. John serait l'objet.

Les sucriers de Montréal, aussi bien que la *Dominion Sugar Company*, ne se sont pas opposés à l'augmentation des taux, mais ils insistèrent pour que si des concessions sont faites à un raffineur quelconque, ces concessions soient faites à tous, et que l'on mette fin aux inégalités du passé. Les raffineries de Montréal ont déclaré que l'arrêté du conseil leur donnait, pour une première fois, des taux raisonnables par rapport aux longueurs de trajet des autres raffineries, et que pour la première fois ils profiteraient régulièrement de leur situation géographique et industrielle, non seulement en opposition aux raffineries de l'Atlantique mais aussi à celles de l'Ouest.

Le rapport expose que, sous le régime de la *Loi des chemins de fer,* il serait interdit au voiturier de faire un bénéfice excessif. Dès que les taux sont déraisonnablement élevés, ils doivent être réduits, et réciproquement, ces taux doivent être portés à une base juste, équitable et raisonnable dès qu'ils sont plus bas que de raison, sans tenir compte d'une partie du pays ou de l'autre, mais en respectant les défenses expresses de la *Loi des chemins de fer* qui interdit l'exercice d'une préférence indue en faveur d'une localité au préjudice d'une autre.

La situation des chemins de fer ne constituait pas le seul facteur sur lequel reposait nécessairement l'état de choses. L'arrêté du conseil était la conséquence de difficultés et des dépenses de temps de guerre. Les raffineries de St. John et de Halifax ont eu a supporter une part exceptionnellement forte du fardeau de la guerre. Au point de vue géographique et dans des circonstances ordinaires, Halifax et St. John jouissent de certains avantages que Montréal n'a pas. D'un autre côté, Montréal a aussi des avantages que ces villes n'ont pas. Ainsi, à la date du rapport, St. John jouissait en-

core d'un service de paquebots pour 25 pour cent de son sucre brut, sans frais supplémentaires en sus du taux océanique de 50 cents entre New-York et les Antilles. En temps normal, son taux sur la balance de sa matière brute est de 6 cents plus élevé que celui de New-York, et en conséquence, pour ce qui est des 25 pour cent de son sucre, ce dernier jouit du taux basé sur celui de New-York, et le taux pour les autres 75 pour cent se trouve être de 6 cents en sus.

Pour ce qui est de la totalité de son approvisionnement, la moyenne du taux serait donc de 4½ en sus de celui de New-York. Règle générale, Montréal achète ses sucres bruts sur le marché de New-York, bien que par le passé, il ait obtenu directement une certaine quantité de cette matière première. En vertu de l'arrêté du conseil, C.P. 1863, le taux par voie ferrée entre New-York et Montréal, était de 21½ cents, mais le taux supplémentaire de 6 cents que l'on exigeait sur les bateaux de service entre New-York et St. John fut, à cause de la guerre et de la pénurie de navires, porté à 20 cents; de sorte que, comme résultat, à St. John, au lieu de payer une moyenne de 4½ cents au-dessus du taux de New-York, on payait 15 cents, soit une différence de 11½ le cent.

Bien qu'à cette époque, il ne se transportait pas de sucre de St. John à Montréal, du fait de la ligne de conduite à la suite de laquelle St. John a bénéficié d'un taux d'importation aussi bas que le taux du port le plus favorisé en territoire américain, et obtenait ainsi tout le trafic qu'elle pouvait souhaiter, le taux du sucre entre St. John et Montréal n'était que de 19 cents.

Alors que St. John se procurait son sucre brut à des taux beaucoup plus avantageux que Montréal, et recueillait les bénéfices du commerce d'exportation, ces avantages pouvaient fort bien être diminués, et ils l'étaient en probabilité, par cette circonstance que Montréal est beaucoup plus rapprochée des grands centres de consommation. Par conséquent, la question se résumait à ceci que le nouveau taux, tout en conservant à Montréal l'avantage naturel qui lui est dû au point de vue géographique, sur le produit manufacturé, St. John se voyait enlever ce même avantage d'ordre géographique sur la matière brute à la suite des conditions créées par la guerre.

Au sujet de la plainte de la Raffinerie de Vancouver.—A maintes reprises les raffineries de Montréal se plaignirent des taux de faveur dont jouissaient les raffineries de la Colombie-Britannique. En vertu d'un jugement de la Commission, les taux d'entier parcours par voie ferrée étaient mis sur un pied d'égalité à Portage-la-Prairie. Cependant, on continua à se plaindre et à l'époque où fut rendu l'arrêté du conseil la question était pendante.

D'après la base de taux applicable dans les divers territoires à l'étude, le taux d'entier parcours par voie ferrée de Fort-William à destination de l'Ouest concordait avec le taux de Vancouver à destination de l'Est entre Medicine-Hat et Calgary, alors que le taux de Montréal, si le produit était transporté à un taux établi sur une base inférieure en territoire de l'est, et que le transport constituait ainsi un mouvement par voie ferrée, par les lacs et par voie ferrée, subissait une baisse vers Swift-Current, Sask.

Les raffineries de l'est ont toujours allégué qu'elles avaient droit à ce mode de remaniement des taux. D'un autre côté, les raffineries de la Colombie-Britannique ont toujours été d'avis que leur transport, à eux, ne devait pas être considéré sur une base de parcours par mille, et que le taux, ayant été augmenté par la compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien, devait rester tel qu'établi. Toutefois, dans l'intérêt des chemins de fer, comme dans celui du public, on était d'avis que le mouvement du sucre, de l'ouest à l'est, devrait s'effectuer sur une assez grande échelle. En toutes circonstances, on admettait l'absolue nécessité d'augmenter les taux, mais on opinait également qu'une modification apportée aux taux de chemin de fer ne devrait pas provoquer en grande partie l'annéantissement des marchés de l'Ouest.

Cet état de choses fut atténué par l'arrêté du conseil, C.P. 2980, daté le 24 août 1918, qui établi une réduction spéciale de 10 cents par cent livres du taux de classe

sur le sucre, entre St. John et Montréal, ainsi qu'un taux spécial différentiel de 14½ cents pour le transport de points situés en haut de Montréal à destination de l'Ouest, ce qui accordait un redressement analogue en faveur de Halifax. Et à partir de Vancouver, C.-B., les taux suivants furent adoptés:

(*a*) A destination de Regina, Lanigan, Humboldt et Melford, Sask., les taux de 5e classe par voie ferrée, les lacs, et voies ferrées, alors en vigueur entre Montréal et les mêmes endroits.

(*b*) A destination de Winnipeg, le pourcentage du taux de cinquième classe entre Vancouver et Winnipeg équivalant à la proportion du taux de faveur de Vancouver à Regina par rapport au taux de cinquième classe du premier de ces endroits à l'autre.

(*c*) Sous réserve des dits taux comme maximum, les taux de faveur pour transport à des points intermédiaires entre les endroits susdits, sur les lignes directes de transit, doivent être raisonnablement échelonnés jusqu'à leur fusion avec les taux de 5e classe pour marchandises provenant de Vancouver.

(*d*) A des destinations éloignées des lignes directes de transit susdites, les taux de faveur ne doivent pas dépasser ceux-ci car le trajet équivalent sur ligne directe s'applique à la route la plus courte possible, avec des suppléments raisonnables si le parcours en milles de ligne directe est insuffisant à cette fin.

(*e*) Pendant la durée des tarifs de classe de marchandises entre Vancouver et Montréal, en vigueur à la date de l'arrêté du conseil C.P. 2080, les taux de faveur pour marchandises provenant de Vancouver, échelonnés tel que susdit, ne doivent pas dépasser 94 cents jusqu'à Banff, $1.00 jusqu'à Calgary et Edmonton, $1.05 à Lethbridge, $1.21 à Saskatoon et $1.26 à Prince-Albert, par 100 livres, respectivement.

Le 4 septembre 1918, la *Dominion Sugar, de Wallaceburg,* Chatham et Kitchener, le *Canada Sugar Refining Company, Limited,* de Montréal, et la *Atlantic Sugar Refineries, Limited,* de St. John, déposèrent une plainte au sujet dudit arrêté du conseil C.P. 2080.

La *Dominion Sugar Company* prétendait que le taux basique favorisait les raffineries de l'Atlantique et leur permettait de transporter leurs produits dans des territoires intermédiaires à des taux inférieurs à ceux auxquels elle pouvait exporter pour des parcours en milles semblables. La compagnie fit suivre cette protestation de la visite de ses fonctionnaires exécutifs alors que la question fut débattue. Etant donné les conditions anormales la compagnie retira sa protestation, mais avec entente bien arrêtée que ces protestations pourraient être renouvelées sans nuire en rien à la démarche adoptée de plein gré par la compagnie en raison des conditions dues à la guerre et portant particulièrement sur un concurrent et en se basant sur le fait que l'arrêté du conseil était simplement une mesure intérimaire prise en ces circonstances critiques.

La *Canada Sugar Refining Company, Limited* produisit trois tableaux contenant la substance des conséquences du jugement concernant les taux, et prétendit que la comparaison des anciens taux établissait qu'il y avait toujours eu de la préférence au préjudice de Montréal, que cette préférence était éliminée par l'adoption des taux de cinquième classe, et qu'elle était rétablie en vertu des taux fixés par le dernier arrêté du conseil. Il était aussi allégué qu'il y avait préférence indue en faveur de la raffinerie de Vancouver.

Dans son rapport du 25 octobre 1918, le commissaire en chef déclarait qu'à cause de la pénurie de navires, une forte proportion des sucres bruts expédiés à St. John devaient être achetés sur les marchés de New-York, ou transportés à des taux océaniques sensiblement plus élevés que les taux de transport à New-York. Les raffineries de Montréal et de Chatham achetaient aussi, en grande quantité, le sucre brut à New-York. Non seulement le taux de transport par bateau de New-York à St. John avait été considérablement augmenté mais, à cause de la rareté des navires, les sucres bruts étaient transportés de New-York à St. John à un taux de 26 cents à apposer au taux par voie ferrée de 21½ cents entre New York et Montréal. La réduction admettait

simplement en partie les frais supplémentaires affectant spécialement les raffineries du littoral océanique, à la suite des conditions créées par la guerre, que l'arrangement effectué ne se rattachait en rien au taux régulier, mais qu'il devrait prendre fin dès le retour à un état normal du transport des sucres bruts.

Quant à la plainte concernant les taux sur le transport du sucre entre Montréal et l'Ouest comparativement aux taux de Vancouver à l'est, on fit observer que les taux des raffineries rivales se fusionnaient autrefois à Portage-la-Prairie, mais qu'à la suite du règlement établi par l'arrêté du conseil, cette fusion s'effectuait maintenant à Regina. De ce fait, découlait pour les raffineries de Montréal un avantage de 302 milles dans le territoire de concurrence de l'Ouest. Les plaignants désiraient que le taux soit fixé au point de division des taux d'entier parcours par voie ferrée, Fort-William pour l'Ouest et Vancouver pour l'Est, ce qui ferait de Bassano, Alta., le point de division, ou sur le transport, par voie ferrée, par lac et par voie ferrée, auquel cas les taux se modifieraient à Swift-Current.

Le rapport portait que l'on ne pouvait alléguer de préférence indue ou irrégulière au préjudice des provinces de l'Est. En vertu du remaniement, on reconnaissait tout autant les droits que leur valait leur situation géographique. Elles jouissaient de taux de préférence par rapport à Vancouver, non seulement par toute la côte, mais elles avaient un taux moins élevé dans les prairies de l'Ouest jusqu'à Regina. Entre Regina et Montréal il s'agissait d'un trajet de 1,773.7 milles par voie ferrée, par lacs et par voie ferrée, à opposer à 1,112.4 milles de transport par voie ferrée de Vancouver, et cette distance additionnelle devrait au moins satisfaire les raffineries de Montréal et rendre amplement justice à leur situation géographique. C'était à l'encontre des intérêts du public que de modifier ces taux à Swift-Current et dans ce même intérêt ils devraient être modifiés à Regina.

La *Atlantic Sugar Refineries, Limited,* souleva la question de savoir si, oui ou non, St. John ne devrait avoir une part directe dans l'économie réalisée par la réduction que les chemins de fer faisaient afin de soutenir la concurrence par eau entre Montréal et l'Ouest.

De l'avis du commissaire en chef, l'on ne saisissait pas bien la question. En réduisant, dit-il, le tarif de 5ème classe en faveur de St. John, cette dernière ville était effectivement l'objet d'un tarif de faveur. Le taux différentiel de 14½ qui fut établi a été déterminé en tenant compte de ce taux réglementaire. Les chemins de fer avaient le droit de faire face à la concurrence du transport par eau, et parce qu'ils soutenaient cette concurrence les endroits qui ne sont pas atteints de ce chef ne pouvaient taxer les chemins de fer de préférence indue. Aucun trafic de St. John ne pourrait être enlevé des chemins de fer à cause de la concurrence du transport par eau à Montréal, et il ne devrait pas être donné suite aux plaintes, l'arrêté du conseil devant rester tel quel jusqu'au jour où le transport des sucres bruts ne subira plus l'influence des conditions résultant de la guerre.

Plus tard, sur les requêtes présentées par la *Dominion Sugar Company* et la *Canada Sugar Refining Company,* et les déclarations à l'effet que les conditions de guerre et l'urgence motivant l'arrêté du conseil, C.P. 2080, modifiant l'arrêté du conseil, C.P. 1863, n'existaient plus, et que à cause des changements survenus l'arrêté du conseil modificateur devait être révoqué et les taux de transport du sucre devraient être remis sur leur base coutumière, l'affaire fut instruite aux séances de la Commission tenues à Ottawa le 21 janvier 1919.

Dans un rapport soumis au conseil le 15 mars 1919, le commissaire en chef Drayton, appuyé par le sous-commissaire en chef Nantel et les commissaires McLean, Goodeve et Boyce, dit que malgré le retour de la concurrence normale dans le commerce du sucre soit un fait accompli et que les approvisionnements de cette denrée soit considérable, la situation au point de vue des chemins de fer était aussi critique que jamais; qu'il fallait encore aux chemins de fer les augmentations de revenu que

leur accordait l'arrêté du conseil et que les salaires plus élevés en conséquence de très fortes augmentations des frais d'exploitation étaient encore en vigueur.

Il existait une grande divergence d'opinion quant au taux exact de la matière brute, les raffineries s'accordant pas sur ce point. Les taux de transport du sucre brut à Halifax et à St. John, étant des taux de transport en majeure partie par eau, étaient difficiles à déterminer. A vrai dire, St. John et Halifax ont obtenu parfois du sucre au même taux, ou à peu près au même taux que New-York, et en certains cas, il en était de même pour Montréal, durant la période de navigation d'été quoique dans de plus faibles proportions.

Les factions rivales offraient des versions diamétralement opposées au sujet du prix de revient du sucre brut aux raffineries. Cette question du coût de la matière première, et des taux de transport de cette matière aux raffineries n'avait cependant rien de commun avec celle des taux de transport du produit raffiné sous le régime des dispositions de la *Loi des chemins de fer,* qui prescrit un traitement sur un pied d'égalité et défend toute préférence indue dans les taux de chemin de fer comme tels, et ne tend pas, au moyen de tarifs distinctifs à égaliser les prix de revient des manufacturiers.

Il a été établi que pour un transport de courte distance dans un district où l'emploi des chemins de fer est plus répandu (Ontario), on exigeait des taux plus élevés que les taux demandés à Halifax ou à St. John dans le cas de plus longues distances. Par exemple, la distance d'Ottawa à Halifax est de 846 milles et le taux de 38½ cents; de St. John à Ottawa, pour 589 mille, le taux est de 37½ cents; de Chatham à Ottawa, on compte 431 milles et le taux est de 42 cents. En conséquence, quoique la distance en milles pour le transport de Halifax soit près de deux fois celle du parcours de Chatham, le taux se trouve être néanmoins moins élevé de 3½ cents par cent livres, alors que de St. John, transport de 158 milles de plus long que celui de Chatham, on a fixé, en dépit de cette circonstance, le taux à 4½ cents au-dessous de celui de Chatham.

Abstraction faite des conditions provoquées par la guerre et des considérations qui ont autorisé la publication de l'arrêté du conseil modificateur, cette condition, cela va sans dire, n'était pas soutenable. Le taux de Halifax n'était que de 5½ cents plus élevé que le taux de Chatham, quoique le trajet soit près de trois fois aussi long. Ce mouvement de St. John est deux fois le parcours de celui de Chatham, mais le taux de 37½ de Chatham n'a été augmenté que de 4½ cents.

Entre Chesterville et Halifax, la distance est de 883 milles et le taux était de 38½ cents; de St. John, 558 milles 37½ cents; de Chatham, 427 milles, 40 cents. En conséquence, le trafic originaire de Chatham, pour un parcours moindre de 131 milles que celui de St. John n'en était pas moins l'objet d'un taux de 2½ cents plus élevé que le taux de St. John. Le même état de choses existait dans le cas de Cornwall.

Ces exemples prouvent, par conséquent, que les taux étaient tout à fait hors de proportion et que les raffineries centrales, dans le territoire situé à l'ouest de Montréal, étaient l'objet d'une distinction illégale. Pour les endroits à l'est de Montréal, il en était de même car, alors que le taux de l'Ouest avait été réduit de 10 cents, il n'avait pas été fait de réduction correspondante du taux de Montréal à l'est.

Par conséquent, la Commission était d'avis que l'arrêté du conseil, C.P. 2080, soit ignoré pour ce qui est des taux de transport des raffineries de l'Est et que les taux prescrits par l'arrêté du conseil 1863 applicables aux marchandises expédiées par ces raffineries, devraient entrer en vigueur à l'expiration de quinze jours après cela, sous réserve des changements et modifications que peut décréter la Commission sur une requête qui lui serait adressée, ou qui pourraient être adoptée par un voiturier, ainsi que subordonnément à toute requête, adressée à la Commission par les expéditeurs intéressés, contre les mesures des voituriers ou de l'un d'eux.

La Commission déclara de plus que dans le cas de taux de transport des raffineries de lOuest, il entrait des considérations fort différentes. Les taux n'étaient pas disproportionnés avec les tarifs alors en vigueur et ils n'allaient pas non plus à l'encontre.

La Commission était pas conséquent d'avis que les arrêtés du conseil devraient être modifiés de façon à décréter que les taux des raffineries de l'Ouest, prescrits par l'arrêté du conseil modificateur, C.P. 2080, soient maintenus jusqu'à ce que ces taux fussent modifiés ou changés par un voiturier quelconque ou par une ordonnance ou un ordre de la Commission, et qu'il en soit de même des taux, des raffineries du centre, réservés en vertu du premier arrêté du conseil.

Par l'ordonnance générale de la Commission, n° 226, datée le 31 décembre 1919, il fut décrété que, subordonnément aux dispositions de la Loi des chemins de fer, 1918, les taux des compagnies de chemin de fer sous la juridiction de la Commission, en vigueur, à cette date, soient maintenus à compter du 1er janvier 1920.

REQUÊTE DE LA VILLE DE GREENFIELD-PARK DEMANDANT D'ÊTRE LIBÉRÉE DE L'OBLIGATION DE PAYER UNE PARTIE DES FRAIS D'ENTRETIEN DES BARRIÈRES PRESCRITES POUR LA PROTECTION DU CROISEMENT DU CHEMIN LAPIERRE SUR LE GRAND-TRONC À UN ENDROIT SITUÉ ENTRE LA VILLE DE GREENFIELD-PARK ET SAINT-LAMBERT, PROVINCE DE QUÉBEC. ORDONNANCE N° 18824, RENDUE LE 4 MARS 1914. DOSSIER N° 9437.920.

Jugement du sous-commissaire en chef Nantel, daté le 21 mars 1920 et approuvé par le commissaire en chef Drayton et le commissaire McLean.

Il appert qu'à cet endroit il y a deux barrières, dont l'une sert à protéger une voie de chargement et, lors de l'audition de l'affaire à Montréal, le Grand-Tronc était d'avis que l'on pouvait se dispenser de cette barrière, ce qui améliorait l'état de choses d'autant.

Après l'audition, nous avons rejeté la requête en tribunal, mais l'ordonnance officielle fut retardée jusqu'à ce que notre division de l'exploitation ait fait un rapport sur les recommandations de M. Chisholm au sujet de la barrière de la voie de chargement.

Nous avons maintenant ce rapport entre les mains, et comme le Grand-Tronc est d'avis que les choses devraient rester là où elles en sont, d'accord avec le rapport de la division de l'exploitation, la requête est purement et simplement rejetée.

AU SUJET DE LA LOI CONCERNANT L'UTILISATION DE LA LUMIÈRE DU JOUR, 1918.

1. Juridiction — Heure spécifique — Intérêt public — Loi des chemins de fer, articles 30, 268, 270, 307.

Aux termes de la *Loi des chemins de fer* (articles 30, 268, 270 et 307), il n'entre pas dans les attributions de la Commission d'interdire aux compagnies de chemin de fer l'emploi d'une heure spécifique, à moins qu'il ne soit démontré que cet emploi est de nature à nuire au confort, à la commodité et à la sécurité du public voyageur et des employés de chemin de fer.

Selon les règles ordinaires d'interprétation, la *Loi concernant l'utilisation de la lumière du jour, 1918,* reste en vigueur jusqu'à ce qu'elle soit abrogée.

2. Loi—Opération—Corps judiciaire et administratif—Pouvoir discrétionnaire—Juridiction législative.

Le parlement ayant déclaré son intention à l'effet que l'application de la *Loi concernant l'utilisation de la lumière du jour* ne se prolongerait pas au delà de l'année 1918, il n'est pas à propos que la Commission doive, en aucune circonstance, agir sous son autorité.

La Commission est à la fois un corps judiciaire et administratif, sa juridiction est en grande partie d'ordre discrétionnaire et en certains cas, de nature législative.

Les faits sont exposés au long dans les considérants du jugement rendu par le commissaire en chef et approuvé par les commissaires Goodeve et Rutherford. *24 Can. Ry. Cas. 199.*

APPENDICE B.

RAPPORT DU CHEF DU TRAFIC DE LA COMMISSION POUR L'EXERCICE SE TERMINANT LE 31 MARS 1919.

MONSIEUR, — J'ai l'honneur de vous soumettre, pour le quatorzième rapport de la Commission un mémoire des listes concernant le transport des marchandises et des voyageurs, les messageries, les téléphones, les télégraphes, les wagons-lits et les wagons-salons, telles que soumises à la Commission, du 1er novembre 1904 au 31 mars 1918, et du 1er avril 1918 au 31 mars 1919, ces dates comprises, ainsi que des ordonnances les plus importantes concernant le trafic rendues par la Commission du 1er avril 1918 au 31 mars 1919.

LISTES REÇUES DU 1er NOVEMBRE 1914 AU 31 MARS 1918 INCLUSIVEMENT.

MARCHANDISES—			
Tarifs locaux	11,584		
Suppléments	25,014	36,598	
Tarifs communs	26,726		
Suppléments	76,233	102,959	
Tarifs internationaux	106,134		
Suppléments	327,012	433,146	
			572,703
VOYAGEURS—			
Tarifs locaux	11,804		
Suppléments	14,877	26,681	
Tarifs communs	8,785		
Suppléments	15,160	23,945	
Tarifs internationaux	18,613		
Suppléments	36,685	55,298	
			105,924
MESSAGERIES—			
Tarifs locaux	5,098		
Suppléments	53,870	58,968	
Tarifs communs	4,924		
Suppléments	12,783	17,707	
Tarifs internationaux	2,671		
Suppléments	1,222	3,893	
			80,568
TÉLÉPHONES—			
Tarifs locaux	1,630		
Suppléments	1,190	2,820	
Tarifs communs	2,328		
Suppléments	9,712	12,040	
Tarifs internationaux	429		
Suppléments	9,004	9,438	
			24,293
TÉLÉGRAPHES—			
Tarifs	140		
Suppléments	150	290	
			290
WAGONS-LITS ET WAGONS-SALONS—			
Tarifs locaux	99		
Suppléments	113	212	
Tarifs communs	52		
Suppléments	110	162	
Tarifs internationaux	139		
Suppléments	365	504	
			878
Grand total des listes		784,656	

LISTES REÇUES DU 1ER AVRIL 1914 JUSQU'AU 31 MARS 1919 INCLUSIVEMENT.

MARCHANDISES—			
Tarifs locaux..	878		
Suppléments..	1,338	2,216	
Tarifs communs..	1,422		
Suppléments..	4,671	6,093	
Tarifs internationaux..	4,871		
Suppléments..	14,390	19,261	
			27,570
VOYAGEURS—			
Tarifs locaux..	1,485		
Suppléments..	2,247	3,732	
Tarifs communs..	1,876		
Suppléments..	2,835	4,711	
Tarifs internationaux..	2,416		
Suppléments..	4,842	7,258	
			15,701
MESSAGERIES—			
Tarifs locaux..	55		
Suppléments..	310	365	
Tarifs communs..	1,186		
Suppléments..	7,327	8,513	
Tarifs internationaux..	......	......	
Suppléments..	......	......	
			8,878
TÉLÉPHONES—			
Tarifs locaux..	134		
Suppléments..	41	175	
Tarifs communs..	206		
Suppléments..	2,609	2,815	
Tarifs internationaux..	......		
Suppléments..	610	610	
			3,600
TÉLÉGRAPHES—			
Tarifs..	12		
Suppléments..	7	19	
			19
WAGONS-DORTOIRS ET WAGONS-SALONS—			
Tarifs communs..	16		
Suppléments..	28	44	
Tarifs internationaux..	21		
Suppléments..	92	113	
			199
Tarifs locaux..	19		
Suppléments..	23	42	
Grand total des listes..			55,967
Grand total..			840,623

SOMMAIRE DES ORDONNANCES D'INTÉRÊT GÉNÉRAL CONCERNANT LE TRAFIC RENDUES AU COURS DE L'EXERCICE SE TERMINANT LE 31 MARS 1919.

N° 27504, 20 décembre 1918.—Approuvant une convention concernant l'échange de services téléphoniques entre la compagnie de téléphone Bell et la *Tara-Keady Telephone Association*, faisant affaires dans les comtés de Bruce et Grey, Ontario.

Ordonnance générale n° 215-C, 2 avril 1918.—Approuvant le tarif régulier de transport des marchandises au parcours, C.R.C. n° 15, du chemin de fer Oshawa.

N° 27104, 2 avril 1918.—Autorisant le chemin de fer *London and Port Stanley* à augmenter ses taux réguliers de transport des marchandises et des voyageurs de 15 pour cent, et ses taux sur la houille de 15 cents par tonne.

N° 27105, 4 avril 1918.—Autorisant le chemin de fer *Lake Erie and Northern* à augmenter ses taux de marchandises et de voyageurs de quinze pour cent.

Ordonnance générale n° 225, 3 avril 1918.—Permet l'emploi de la formule de connaissement émise par le gouvernement des Etats-Unis relativement aux expéditions

internationales de munitions, de matériel et de fournitures de guerre par le service des marchandises.

N° 27106, 4 avril 1918.—Autorisant la *London and Lake Erie Railway and Transportation Company* à augmenter ses prix de passages pour voyageurs de quinze pour cent, ses taux de transport des marchandises, sauf de la houille, de quinze pour cent, et son taux de transport de la houille de quinze cents par tonne.

N° 27109, 3 avril 1918.—Approuvant une entente relative à l'échange de services téléphoniques entre la Compagnie du téléphone Bell et la *North Wellington Telephone Company*, faisant affaires dans les comtés de Wellington et Dufferin, Ontario.

N° 27113, 5 avril 1918.—Définissant les limites revisées de factage gratuit par les messageries à Walkerville, Ont.

N° 27117, 9 avril 1918.—Approuvant le tarif réglementaire de transport, par milles, des marchandises, C.R.C. n° 176, et le tarif réglementaire de transport des voyageurs, C.R.C. n° 115, du chemin de fer *London and Port Stanley.*

N° 27118, 9 avril 1918 et n° 27239, 18 mai 1918.—Prescrivant une revision de la classification de certains articles en caoutchouc en vue du transport par le service des marchandises.

N° 27121, 10 avril 1918.—Approuvant le tarif régulier du transport, par milles, des marchandises, C.R.C. n° 103, et du tarif réglementaire des voyageurs, C.R.C. n° 23, du chemin de fer *Lake Erie and Northern.*

N° 27135, 18 avril 1918.—Approuvant une convention relative à l'échange de services téléphoniques entre la compagnie du téléphone Bell et la *Allenford Rural Telephone Company*, faisant affaires dans les comtés de Bruce et de Grey, Ontario.

N° 27159, 26 avril 1918.—Autorisant le chemin de fer *Vancouver and Lulu Island* et le chemin de fer *Vancouver, Fraser Valley and Southern* à augmenter leurs taux de transport des marchandises de 10 pour cent et leurs taux de transport de la houille de quinze cents par tonne.

N° 27167, 25 avril 1918.—Approuvant une convention relative à l'échange de services téléphoniques entre la compagnie du téléphone Bell et la *Greenwood Telephone Association*, faisant affaires dans le district d'Algoma, Ontario.

N° 27168, 28 avril 1918.—Approuvant une convention relative à l'échange de services téléphoniques entre la compagnie du téléphone Bell et la *James McLean Company*, (*Lièvre River Telephone Company*) faisant affaires dans les comtés de Labelle et d'Ottawa, Québec.

N° 27184, 10 mai 1918.—Approuvant le tarif régulier du transport, par milles, des marchandises, C.R.C. n° 107, du chemin de fer *Vancouver and Lulu Island* et du chemin de fer *Vancouver, Fraser Valley and Southern.*

N° 27189, 7 mai 1918.—Approuvant une entente relative à l'échange de services téléphoniques entre la compagnie du téléphone Bell et la *Megantic People's Telephone Company*, faisant affaires dans le comté de Mégantic, Québec.

N° 27208, 7 mai 1918.—Autorisant la *Quebec Railway, Light and Power Company* à augmenter ses taux de transport des voyageurs de 15 pour cent jusqu'à un maximum de 2.875 cents par mille.

N° 27212, 14 mai 1918.—Approuvant une entente relative à l'échange de services téléphoniques entre la compagnie du téléphone Bell et la *Town Line Telephone Association of Stanford and Pembroke*, faisant affaires dans le comté de Renfrew, Ontario.

Ordonnance générale n° 230, 17 mai 1918.—Prescrivant la revision du minimum de poids de chargements de wagons pour le transport des écorces tannantes.

N° 27222, 15 mai 1918.—Enjoignant au chemin de fer Pacifique-Canadien le rétablissement de la proportion qui existait antérieurement entre les taux du tarif international sur la pulpe de bois provenant d'Ottawa d'une part et de Sturgeon Falls et d'Espanola, d'autre part.

Ordonnance générale n° 230, 17 mai 1918.—Prescrivant la revision des taux et règlement relatifs à l'aiguillage commun du trafic des marchandises aux points d'échange entre chemins de fer.

N° 27225, 21 mai 1918.—Approuvant le tarif régulier du transport des voyageurs, C.R.C. n° 34, de la *Quebec Railway, Light and Power Company.*

Ordonnance générale n° 234, 22 mai 1918.—Déterminant les taux applicables à la réexpédition des grains de l'Ouest dont le transport a été interrompu pour la mouture, le maltage, l'entreposage ou le nettoyage.

Ordonnance générale n° 235, 22 mai 1918.—Prescrivant des règlements au sujet des marchandises consignées à des haltes.

N° 27242, 23 mai 1918.—Approuvant le tarif régulier, par milles, du transport des marchandises, C.R.C. n° 6, de la *Cumberland Railway and Coal Company.*

N° 27243, 27 mai 1918.—Approuvant une convention relative à l'échange des services téléphoniques entre la compagnie du téléphone Bell et la *South Leeds and Pittsburg Rural Telephone Company,* faisant affaires dans les comtés de Leeds et de Frontenac, Ontario.

N° 27261, 30 mai 1918.—Définissant les limites de livraison gratuite par les messageries à Trail, C.-B.

N° 27270, 30 mai 1918.—Autorisant le chemin de fer *Brantford and Hamilton* à augmenter ses taux de transport des marchandises de 15 pour cent et ses taux sur la houille de quinze cents par tonne.

N° 27272, 4 juin 1918.—Permettant aux compagnies de messageries l'emploi de la formule de connaissement émise par le gouvernement des Etats-Unis pour les expéditions internationales de munitions, de matériel et de fournitures de guerre.

N° 27302, 12 juin 1918.—Approuvant une convention relative à l'échange de services téléphoniques entre la compagnie du téléphone Bell et la compagnie de téléphone rural de Soulanges, faisant affaires dans les comtés de Soulanges et de Vaudreuil, Québec.

N° 27308, 14 juin 1918.—Approuvant le tarif réglementaire de transport des marchandises par milles, C.R.C. n° 4, du chemin de fer électrique *Brantford and Hamilton.*

N° 27306, 15 juin 1918.—Autorisant la *Windsor, Essex and Lake Shore Rapid Railway Company* à augmenter ses taux de transport des marchandises, sauf de la houille, de quinze pour cent, et son taux de transport de la houille, de quinze cents par tonne.

N° 27309, 15 juin 1918.—Autorisant la *Chatham, Wallaceburg and Lake Erie Railway Company* à augmenter ses taux de transport des voyageurs de quinze pour cent, ses taux de marchandises, sauf sur la houille, de quinze pour cent, et ses taux de transport de la houille de quinze cents par tonne.

N° 27312, 18 juin 1918.—Approuvant le tarif régulier de transport des marchandises, par milles, C.R.C. n° 530, et le tarif régulier des voyageurs C.R.C. n° 37, du chemin de fer *Chatham, Wallaceburg and Lake Erie.*

N° 27313, 17 juin 1918.—Approuvant une convention relative à l'échange de services téléphoniques entre la compagnie du téléphone Bell et la *North Bonnechère Telephone Company,* faisant affaires dans le comté de Renfrew, Ontario.

N° 27327, 20 juin 1918.—Réduisant les taux de services téléphoniques de dix à cinq cents pour les conversations locales provenant d'appareils utilisés par le public sur le pied de deux abonnés dans les limites de la zone de taux basique.

N° 27367, 26 juin 1918.—Approuvant une convention relative à l'échange de services téléphoniques entre la compagnie du téléphone Bell et la *North Bonnechère Telephone Association,* faisant affaires dans le comté de Renfrew, Ontario.

Ordonnance générale n° 247, 29 juin 1918.—Autorisant les compagnies de chemins de fer de l'Est du Canada à augmenter les taux de transport transcontinental des marchandises à destination de l'Ouest, pour les denrées spécifiques expédiées à des têtes de ligne de la côte de la Colombie-Britannique, de façon à les mettre sur un pied d'égalité avec les taux des mêmes denrées en vigueur aux Etats-Unis.

Ordonnance générale n° 242, 28 juin 1918.—Autorisant une modification à la règle 1 (c) de la classification canadienne de transport des marchandises n° 16, et déclarant que les deux tiers du poids minimum prescrit par la classification constituent la charge légale pour chaque wagon additionnel, à moins d'exceptions expresses aux dispositions de la classification dans le tarif d'application.

N° 27379, 8 juillet 1918.—Autorisant la *Hull Electric Railway Company* à augmenter ses taux de transport des marchandises, sauf ceux de la houille, de quinze pour cent, son taux de transport de la houille de 15 cents par tonne et son tarif réglementaire maximum de transport des voyageurs de manière à ne pas dépasser 2.875 cents par mille.

N° 27382, 4 juillet 1918.—Approuvant le tarif régulier de transport des marchandises par milles, C.R.C. n° 236, de la *Windsor, Essex and Lake Shore Rapid Railway Company.*

N° 27391, 3 juillet 1918.—Approuvant une convention relative à l'échange de services téléphoniques entre la compagnie du téléphone Bell et la *Rydal Bank Plummer Telephone Company,* faisant affaires dans le district d'Algoma, Ontario.

N° 27397, 2 juillet 1918.—Approuvant une convention relative à l'échange de services téléphoniques entre la compagnie du téléphone Bell et la corporation du township d'Osprey, faisant affaires dans le comté de Grey, Ontario.

N° 27398, 6 juillet 1918.—Approuvant une convention relative à l'échange de services téléphoniques entre la compagnie du téléphone Bell et la *Rose Telephone Company,* faisant affaires dans le district d'Algoma, Ontario.

N° 27399, 6 juillet 1918.—Approuvant le supplément "S" de la classification des messageries du Canada n° 3, devant être publiée à titre de supplément n° 12 de la classification.

N° 27401, 8 juillet 1918.—Approuvant une convention relative à l'échange de services téléphoniques entre la compagnie du téléphone Bell et la *Montreal Light, Heat and Power, Consolidated,* faisant affaires dans le comté de Soulanges, Québec.

N° 27411, 8 juillet 1918.—Approuvant le tarif régulier de transport des marchandises, C.R.C. n° F-82, et le tarif maximum régulier des voyageurs C.R.C. n° P-9, de la *Hull Electric Railway Company.*

N° 27421, 10 juillet 1918.—Approuvant le tarif régulier de transport des marchandises par milles, C.R.C. n° 6, de la *London and Lake Erie Railway and Transportation Company.*

N° 27422, 10 juillet 1918.—Approuvant une convention relative à l'échange des services téléphoniques entre la compagnie du téléphone Bell et la *Renfrew and Shamrock Telephone Association,* faisant affaires dans le comté de Renfrew, Ontario.

N° 27425, 10 juillet 1918.—Approuvant une convention relative à l'échange de services téléphoniques entre la compagnie du téléphone Bell et la *Temiskaming and Northern Ontario Railway Commission* faisant affaires dans le district de Nipissing, Ontario.

N° 27456, 27 juillet 1918.—Autorisant la compagnie de chemin de fer de Montréal et des comtés du Sud à augmenter ses taux de transport des marchandises, sauf ceux de la houille, de quinze pour cent, et son tarif maximum réglementaire de transport des voyageurs de façon à ne pas dépasser 2.875 par mille.

N° 27471, 22 juillet 1918.—Autorisant la *Hamilton Radial Electric Railway Company* à augmenter son tarif régulier de transport des marchandises, sauf sur la houille, de quinze pour cent, et son tarif de transport de la houille de quinze cents par tonne, ainsi que son tarif régulier de transport des voyageurs à deux cents et sept huitièmes par mille.

N° 27508, 1er août 1918.—Approuvant le tarif maximum régulier de transport des marchandises, C.R.C. n° 33, et le tarif maximum régulier de transport des voyageurs, C.R.C. n° 21, de la compagnie du chemin de fer de Montréal et des comtés du Sud.

N° 27509, 31 juillet 1918.—Approuvant le supplément n° 11 de la classification canadienne des marchandises n° 16.

N° 27515, 6 août 1918.—Approuvant une convention relative à l'échange de services téléphoniques entre la compagnie du téléphone Bell et la *Scottish Canadian Magnesite Company* faisant affaires dans le comté d'Argenteuil, Québec.

N° 27517, 1er août 1918.—Approuvant le tarif maximum régulier de transport des marchandises, C.R.C. n° 5, et le tarif maximum régulier de transport des voyageurs, C.R.C. n° 4, de la *Hamilton Radial Electric Railway Company.*

Ordonnance générale n° 245, 8 août 1918.—Modifiant l'ordonnance générale n° 186 et autorisant un chargement de wagon minimum de 50,000 livres pour la farine transportée dans des wagons d'une contenance de 60,000 ou 70,000 livres.

N° 27552, 13 août 1918.—Approuvant une convention relative à l'échange de services téléphoniques entre la compagnie du téléphone Bell et la *Goulais Bay Telephone Company,* faisant affaires dans le district d'Algoma, Ontario.

N° 27555, 13 août 1918.—Approuvant une convention relative à l'échange de services téléphoniques entre la compagnie du téléphone Bell et la *Bowesville Telephone Company,* faisant affaires dans le comté de Carleton, Ontario.

N° 27564, 19 août 1918.—Approuvant une convention relative à l'échange de services téléphoniques entre la compagnie du téléphone Bell et la corporation du township de North Gosfield, faisant affaires dans le comté d'Essex, Ontario.

N° 27626, 30 août 1918.—Approuvant une convention relative à l'échange de services téléphoniques entre la compagnie du téléphone Bell et la *Burgessville Telephone Company of Ontario,* faisant affaires dans les comtés d'Oxford et de Brant, Ontario.

Ordonnance générale n° 249, 31 août 1918.—Approuvant les tarifs réguliers de diverses compagnies de chemin de fer publiés sous l'autorité de l'arrêté du conseil, C.P. 1863 du 27 juillet 1918.

N° 27686, 18 septembre 1918.—Approuvant une convention relative à l'échange de services téléphoniques entre la compagnie du téléphone Bell et la *Sunderland Telephone Company,* faisant affaires dans les comtés d'Ontario et de York, Ontario.

N° 27689, 16 septembre 1918.—Approuvant une convention relative à l'échange de services téléphoniques entre la compagnie du téléphone Bell et la *North Horton Telephone Association,* faisant affaires dans le comté de Renfrew, Ontario.

N° 27702, 16 septembre 1918.—Approuvant le tarif régulier de transport des voyageurs, C.R.C. n° 1, de la *North Mountain Railway Company.*

N° 27711, 21 septembre 1918.—Approuvant le tarif régulier de transport des marchandises par mille, C.R.C. n° 113, de la *Quebec Railway, Light and Power Company.*

N° 27714, 27 septembre 1918.—Autorisant des modifications aux tarifs de chemin de fer comportant des taux pour l'élevage et l'entreposage du grain à Montréal de façon à réduire la période d'emmagasinage gratuit de vingt à dix jours à compter du 1er octobre 1918, afin de se conformer au règlement n° 114 des commissaires du port de Montréal, cette mesure devant s'étendre en même temps à ladite période limitée lorsqu'elle est prolongée par les commissaires du port.

N° 27732, 30 septembre 1918.—Approuvant une convention relative à l'échange de services téléphoniques entre la compagnie du téléphone Bell et la corporation du township de Vespra, faisant affaires dans le comté de Simcoe, Ont.

N° 27733, 30 septembre 1918.—Approuvant une convention relative à l'échange de services téléphoniques entre la Compagnie du téléphone Bell et la corporation du township de Tyendinega, faisant affaires dans le comté de Hastings, Ontario.

N° 27772, 21 octobre 1918.—Ordonnant aux compagnies de chemin de fer d'Ontario de publier des tarifs d'entier parcours pour le transport des raves par chargements de wagon à destination de points situés dans le sud des Etats-Unis.

Ordonnance générale n° 253, 29 octobre 1918.—Ordonnant une réduction du minimum du poids pour chargement de wagon de pierre concassée et d'autre matériel de construction et de pavage dans l'Est du Canada.

Ordonnance générale n° 254, 25 octobre 1918.—Enjoignant à la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, conformément à ses attributions et à la demande des expéditeurs, de munir d'appareils de chauffage tous les wagons fournis pour des chargements complets de légumes. Les appareils de chauffage, s'ils sont fournis par les expéditeurs, doivent être retournés gratuitement.

N° 27836, 5 novembre 1918.—Approuvant une convention relative à l'échange de services téléphoniques entre la compagnie du téléphone Bell et la *Keppel Rural Telephone Company,* faisant affaires dans le comté de Grey, Ontario.

N° 27852, 12 novembre 1918.—Approuvant une convention relative à l'échange de services téléphoniques entre la compagnie du téléphone Bell et la *Noisy River Telephone Company,* faisant affaires dans les comtés de Simcœ, Dufferin et Grey, Ontario.

N° 27863, 15 novembre 1918.—Prescrivant les taux, par chargements de wagon, de la 8ème classe sur le poids réel des quantités de nourritures pour veaux dans des chargements de wagon de grains et de produits de grains provenant de centres de rédistribution.

N° 27867, 18 novembre 1918.—Approuvant une convention relative à l'échange de services téléphoniques entre la compagnie du téléphone Bell et la *Cambray Telephone Company,* faisant affaires dans le comté de Victoria, Ontario.

N° 27867, 19 novembre 1918.—Autorisant la *British Columbia Electric Railway Company* à exiger, à compter de décembre 1918, les augmentations de taux d'abonnement publiées dans son tarif C.R.C. n° 7.

N° 27888, 22 novembre 1918.—Approuvant une convention relative à l'échange de services téléphoniques entre la compagnie du téléphone Bell et la *Hampshire Telephone Company,* faisant affaires dans le comté de Simcœ, Ontario.

N° 27900, 26 novembre 1918.—Approuvant une convention relative à l'échange de services téléphoniques entre la compagnie du téléphone Bell et la corporation du township de Maidstone exploitant le réseau téléphonique municipal de Maidstone dans le comté d'Essex, Ontario.

N° 27909, 2 décembre 1918.—Approuvant une convention relative à l'échange de services téléphoniques entre la compagnie du téléphone Bell et la *Plane Settlement Telephone Company,* faisant affaires dans le comté de Hastings, Ontario.

N° 27914, 7 décembre 1918.—Ordonnant au chemin de fer *Canadian Northern* de remettre en vigueur les taux de faveur pour le transport des conserves entre les points d'expédition de la division St. Catharines et ceux des chemins de fer de l'Etat.

N° 27917, 9 décembre 1918.—Approuvant une convention relative à l'échange de services téléphoniques entre la compagnie de téléphone Bell, et la *Algoma Central and Hudson Bay Railway Company,* faisant affaires dans le district d'Algoma, Ontario.

N° 27920, 10 décembre 1918.—Approuvant une convention relatitve à l'échange de services téléphoniques entre la compagnie du téléphone Bell et la *Selby Telephone Company,* faisant affaires dans les comtés de Lennox, Addington et Hastings, Ontario.

N° 27960, 26 décembre 1918.—Approuvant une convention relative à l'échange de services téléphoniques entre la compagnie du téléphone Bell et la *St. Mary's Medina and Kirkton Telephone Company,* faisant affaires dans les comtés de Perth, Middlesex et Oxford, Ontario.

N° 27961, 26 décembre 1918.—Approuvant une convention relative à l'échange de services téléphoniques entre la compagnie du téléphone Bell et la *Elmsley South Rural Telephone Company,* faisant affaires dans les comtés de Leeds et Lanark, Ontario.

N° 28000, 8 décembre 1918.—Approuvant une entente relative à l'échange de services téléphoniques entre la compagnie du téléphone Bell et la *Ravenscliffe Telephone Company,* faisant affaires dans le district de Muskoka, Ontario.

N° 28006, 11 janvier 1919.—Approuvant une convention relative à l'échange de services téléphoniques entre la compagnie du téléphone Bell et la *Fordwick Rural Telephone Company,* faisant affaires dans les comtés de Huron et Perth, Ontario.

N° 28007, 11 janvier 1919.—Approuvant une convention relative à l'échange de services téléphoniques entre la compagnie du téléphone Bell et la *Ore Telephone Company,* faisant affaires dans le comté de Simcoe, Ontario.

N° 28008, 11 janvier 1919.—Approuvant une convention relative à l'échange de services téléphoniques entre la compagnie du téléphone Bell et la *Korah Base Line Telephone Company,* faisant affaires dans le district d'Algoma, Ontario.

N° 28044, 24 janvier 1919.—Approuvant le tarif minimum régulier du transport des marchandises, par milles, C.R.C. n° 132, de la *British Columbia Electric Railway Company.*

N° 28068, 24 janvier 1919.—Approuvant une convention relative à l'échange de services téléphoniques entre la compagnie du téléphone Bell et la *Wakefield and Masham Telephone Company,* faisant affaires dans les comtés d'Ottawa et Pontiac, Québec.

N° 28103, 11 février 1919.—Approuvant une convention relative à l'échange de services téléphoniques entre la compagnie du téléphone Bell et la *Stroud Telephone Company,* faisant affaires dans le comté de Simcoe, Ontario.

N° 28107, 18 février 1919.—Approuvant une convention relative à l'échange de services téléphoniques entre la compagnie du téléphone Bell et la *St. Mary's Telephone System,* du comté de Shefford, Québec.

N° 28108, 18 février 1919.—Approuvant une convention relative à l'échange de services téléphoniques entre la compagnie du téléphone Bell et la *Lambeth Telephone Company of Ontario,* faisant affaires dans le comté de Middlesex, Ontario.

N° 28113, 20 février 1919.—Approuvant une convention relative à l'échange de services téléphoniques entre la compagnie du téléphone Bell et la *Burgessville Telephone Company of Ontario,* faisant affaires dans les comtés d'Oxford et Brant, Ontario.

N° 28123, 27 février 1919.—Approuvant le tarif régulier maximum de transport, par milles, des marchandises, C.R.C. n° 163, de la *Lake Erie & Northern Railway Company.*

N° 28124, 27 février 1919.—Approuvant le tarif maximum régulier de transport des marchandises par milles, C.R.C. n° 124, de la *London & Port Stanley Railway Company.*

N° 28134, 4 mars 1919.—Approuvant une convention relative à l'échange de services téléphoniques entre la compagnie du téléphone Bell et la *Shakespeare Telephone Company,* faisant affaires dans le district de Sudbury, Ontario.

N° 28138, 4 mars 1919.—Approuvant une convention relative à l'échange de services téléphoniques entre la compagnie du téléphone Bell et la *Dunwich & Dutton Telephone Company,* faisant affaires dans les comtés d'Elgin et de Middlesex, Ontario.

N° 28159, 4 mars 1919.—Approuvant une convention relative à l'échange de services téléphoniques entre la compagnie du téléphone Bell et la *Goderich Rural Telephone Company,* faisant affaires dans le comté de Huron, Ontario.

Ordonnance générale, n° 260, 17 mars 1919.—Prescrivant de nouveaux règlements concernant le transport du gaz acétylène.

N° 28187, 20 mars 1919.—Approuvant une convention entre la compagnie du téléphone Bell et la *Innisfil Telephone Company,* faisant affaires dans le comté de Simcoe, Ontario.

APPENDICE "C".

OTTAWA, 30 juin 1919.

CHER MONSIEUR, — J'ai l'honneur de vous soumettre ci-joint, pour le quatorzième rapport annuel de la Commission, un résumé des travaux effectués par la division de l'exploitation au cours de l'exercice se terminant le 31 mars 1919.

INVESTIGATIONS ET RAPPORTS AU SUJET D'ACCIDENTS ACCOMPAGNÉS DE BLESSURES ET PERTES DE VIE.

Durant l'année, il a été fait rapport à la Commission, de 1,776 accidents, ayant causé la mort de 264 personnes et des blessures à 1,813 personnes, par les diverses compagnies de chemin de fer relevant de sa juridiction. Pour les détails, voir les relevés 1, 3 et 4.

Les relevés n°s 2, 5 et 6, états comparatifs des pertes de vies et blessures, parmi les voyageurs, les employés et autres, de la classe d'accidents et des chemins de fer, permettent de constater une diminution de 69 pertes de vies et de 17 personnes blessées par rapport à l'exercice précédent.

Sur un total de 1,776 accidents signalés, tel que mentionné ci-dessus, 936 ont fait l'objet d'enquêtes et comportaient 195 pertes de vie et 1,081 cas de blessures.

Il y a lieu d'observer que sur ce nombre de 264 personnes tuées et de 1,183 personnes blessées, les contrevenants (*trespassers*) étaient au nombre de 77 parmi les personnes tuées et de 102 pour les personnes blessées.

Pour les accidents survenus aux passages à niveau protégés, etc., on trouvera les exposés en détails dans les relevés 3, 4, 7, 8, 9, 10 et 11.

Nous ferons observer que le nombre des accidents d'automobiles survenus à des passages à niveau va s'accroissant. Le relevé n° 11 démontre qu'au cours des cinq dernières années, il est survenu 184 accidents de ce genre, 13 en 1915, 15 en 1916, 36 en 1917, 54 en 1918 et 66 en 1919.

INSPECTION DES APPAREILS DE SÛRETÉ.

Ce qui se rattache à cette phase du service est en grande partie effectué sous l'empire des dispositions de l'article 264 de la loi et de l'ordonnance générale n° 102. Les relevés n°s 15, 16, 17 A et B exposent en détail la besogne de l'exercice. Inutile de dire que l'inspection de 77,261 wagons, portant sur un total de 4,232 défectuosités, exige beaucoup de temps et entraîne une forte somme de travail tant pour ce qui est du travail à exécuter sur les lieux que pour la vérification, l'inscription et la mise en dossier par la suite des nombreux rapports. A cela il faut ajouter la correspondance nécessaire en vue d'amener les compagnies de chemin de fer à prendre les mesures qui s'imposent pour remédier aux irrégularités.

INSPECTION DE LA FORCE MOTRICE.

Le travail de cette division porte sur la locomotive et le tender dans leur entièreté, et il est effectué sous l'autorité des articles 264, 265, 266 et 267 de la *Loi des chemins de fer* et des ordonnances générales n°s 12, 31, 66, 78, 102, 107, 131, 171, 199 et 226.

En vertu de l'ordonnance générale n° 78, dite "Ordonnance concernant l'inspection des chaudières", quelque 60,000 formules de rapports, comprenant l'inspection mensuelle et annuelle des chaudières de locomotives et de leurs accessoires, ont été produites au cours de l'exercice.

Au cours de cette année, les inspecteurs de cette division ont fait l'inspection de 8,007 locomotives et ont localisé 2,193 défectuosités, ce qui représente environ 27 pour cent.

La vérification et l'enregistrement des formules et des rapports susmentionnés, ainsi que la correspondance qui en est résultée, donnent lieu naturellement à beaucoup de travail.

INSPECTION DE L'OUTILLAGE À VOYAGEURS, BÂTIMENTS DE GARE ET TERRAINS.

Le travail de ce chef comporte la sûreté, la propreté, le confort, etc. De nombreuses questions ont été soumises avec bon succès à l'attention des préposés intéressés.

DEMANDES ET PLAINTES TOUCHANT LES SERVICES DE TRAINS ET DE GARES.

Une bonne partie du travail de la division comporte l'étude des nombreuses demandes et plaintes touchant les services des trains et des gares, que l'on trouvera énumérées dans l'annexe préparée par le secrétariat.

Il n'est sans doute pas inopportun de dire qu'une bonne partie du travail qui tomberait sous ce titre a été fait relativement au mouvement de la récolte des grains de l'Ouest, et à la situation du combustible dans l'Est canadien.

Disons, en terminant, que pour faire vivement le travail ci-dessus, le personnel de la division a dû parcourir environ 375,000 milles.

Sincèrement à vous,

GEO. SPENCER,
Officier en chef de l'exploitation.

A. D. Cartwright, Écr.,
Edifice de la Commission des chemins de fer.

Relevé n° 1—Indiquant le nombre de voyageurs, d'employés et autres personnes tués ou blessés sur les diverses voies ferrées du Canada sous la juridiction de la Commission pendant l'année finissant le 31 mars 1919.

Nom du chemin de fer.	Voyageurs.		Employés.		Autres personnes.		Total.	
	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.
Grand-Tronc	3	53	21	613	45	105	69	771
Pacifique-Canadien	25	53	71	157	43	66	139	276
Canadian-Northern		59	12	313	15	52	27	424
Michigan-Central		4	7	110	3	6	10	120
Grand-Tronc-Pacifique		2	1	66	5	11	6	79
Brantford and Hamilton		8						8
Chemin de fer de l'Etat canadien				9				9
New York Central				3		3		6
Lake Erie and Northern				2		2		4
Edmonton, Dunvegan and British Columbia		5		1				6
Quebec, Montreal and Southern				5	1	2	1	7
London and Port Stanley		15		4				19
Wabash		2		15	1		1	17
Algoma Central and Hudson Bay			1				1	
Kettle Valley				1				1
Windsor, Essex and Lake Shore					3	4	3	4
British Columbia Electric				1				1
Père Marquette				2		4		6
Toronto, Hamilton and Buffalo			2	19	1	5	3	24
Vancouver, Victoria and Eastern		1	1	20	1	4	2	2
Hull Electric					1		1	
Esquimalt and Nanaimo			1	3		3	1	6
	28	202	117	1,344	119	267	264	1,813

Relevé n° 2—Etat comparé des personnes tuées et blessées durant les exercices clos le 31 mars 1918 et le 31 mars 1919.

—	Voyageurs.		Employés.		Autres personnes.		Total.	
	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.
Année finissant le 31 mars 1918	22	342	137	1,220	174	268	333	1,830
Année finissant le 31 mars 1919	28	202	117	1,344	119	267	264	1,813
Augmentation sur 1918	6	...	...	124	...	...	...	...
Diminution sur 1918	...	140	20	...	55	1	69	17

Relevé n° 3.—Etat indiquant séparément le nombre de voyageurs, d'employés et d'autres personnes tués et blessés, et la nature des accidents pour l'exercice clos le 31 mars 1919.

Nature des accidents.	Voyageurs.		Employés.		Autres personnes.		Total.	
	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.
Déraillement	2	61	7	95	...	3	9	159
Tamponnement par l'avant	...	16	7	41	1	...	8	57
Tamponnement par l'arrière	...	31	3	22	...	...	3	53
Tamponnement en parc	...	14	2	26	...	...	2	40
Collision avec des wagons sur la voie principale	...	...	...	1	...	...	...	1
Tamp. avec des wagons par suite d'une aig. ouverte	...	...	1	7	...	...	1	7
Tamponnement à un passage à niveau	...	14	2	1	1	3	3	18
Passage à niveau protégé par des barrières	...	...	...	4	3	16	3	20
Passage à niveau protégé par une sonnerie	...	...	1	2	9	18	10	20
Passage à niveau protégé par un gardien	...	...	1	3	...	4	1	7
Passage à niveau non protégé								
Passage particulier	...	...	2	6	25	100	27	115
Empiètement	...	...	1	2	2	4	3	6
Travaillant sur la locomotive ou au-dessous	...	...	4	16	73	86	77	102
Non classifiés	...	...	1	180	...	...	1	180
Ajustant les barres d'attelage, attelage et dételage	14	28	5	254	1	6	20	288
Travaillant sur la voie ou un pont	...	...	6	75	...	...	6	75
Tombés hors d'un wag. d'un vélo.-auto. ou d'un vélo	...	...	2	60	...	1	2	61
Wagonnet, vélo.-auto. vélo., frappés par un train	...	...	7	33	...	3	7	36
Rampant sous les wagons	...	...	10	14	...	1	10	15
Rampant entre les wag. par-dessus les barres d'att	...	...	...	1	...	...	...	1
Frap. alors qu'ils pas. entre les wag. entre les b. d'at	...	...	...	7	...	...	...	7
Wagons sur la voie	...	...	1	3	1	1	2	4
Frappés par l'aiguille, le tuyau d'eau, etc	...	...	1	6	...	...	1	6
Ecrasés entre les wagons, les bât., les plates-formes, etc	...	...	2	22	...	...	2	22
Explosion de la chaudière de la locomotive	...	...	3	13	...	...	3	13
Tombés d'un train de voyageurs	4	7	1	...	2	...	7	7
Tombés du tender alors qu'ils pelletaient du charbon	...	...	...	3	...	...	...	3
Tombés du tender alors qu'ils prenaient de l'eau	...	...	...	6	...	...	...	6
En travaillant à l'atelier	...	...	1	97	...	...	1	79
En voyageant sur le chasse-pierres	...	...	...	16	...	...	...	16

Relevé n° 3.—Etat indiquant séparément le nombre de voyageurs, d'employés et d'autres personnes tués et blessés, et la nature des accidents pour l'exercice clos le 31 mars—*Fin.*

Nature des accidents.	Voyageurs.		Employés.		Autres personnes.		Total.	
	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.
Pont au-dessus de la voie	....	....	1	7	....	....	1	7
En réparant des wagons sur la voie de réparations, alors qu'une locomotive les a ébranlés	....	....	....	1	....	....	....	1
Tombés du toit des wag. alors qu'ils marc. sur le tr	....	....	2	37	....	....	2	37
Tombés entre les wagons en marchant sur le toit	....	....	3	9	....	....	3	9
En appliquant frein pneumatique	....	2	....	31	....	....	....	33
Sautant hors du train en mouvement	4	15	1	29	....	2	5	46
En essayant de monter dans un train en mouvement	1	11	2	21	....	3	3	35
Affouillement	....	....	....	....	....	....	....	....
Pont qui a cédé ou qui a brûlé	....	....	....	....	....	....	....	....
Choc électrique	....	....	2	....	....	....	2	....
Ecrasés dans la cour par des loco. faisant l'aig. ou par d'autres loco. ou par des wag. en mouvement	3	3	28	46	1	5	32	54
En passant trop près de l'ext. d'un nombre de wag	....	....	....	....	....	....	....	....
Pris d. un cœur, un cont.-rail, ou une tringl. de con	....	....	....	6	....	....	....	6
Pris alors qu'ils manœuvraient l'aiguille	....	....	....	5	....	....	....	5
Tombés hors des wagons alors qu'ils montaient dans les échelles	....	....	....	21	....	....	....	21
Tom. hors d. wag. alors qu'ils fais. fonct. le frein à m	....	....	1	12	....	....	1	12
Asphyxiés dans un tunnel	....	....	1	....	....	....	1	....
En transportant des marchandises	....	....	....	42	....	....	....	42
En transportant des matériaux, O.C.S	....	....	....	19	....	....	....	19
En construisant et en faisant des réparations	....	....	....	4	....	....	....	4
En travaillant dans une coulisse de déchargement	....	....	1	7	....	1	1	8
Wagons mis en mouv. lors du char. et du décharg	....	....	....	11	....	1	....	12
Pont tournant ouvert	....	....	1	....	....	....	1	....
En réparant des wagons sur une voie de réparation alors qu'une locomotive les a ébranlés	....	....	2	7	....	....	2	7
Chute du ciel du foyer de la locomotive	....	....	1	8	....	....	1	8
Couplage et découp. des conduites p. l'air comprimé	....	....	....	5	....	....	....	5
	28	202	117	1,344	119	267	264	1,813

RELEVÉ N° 4.—Etat indiquant la nature des accidents, entraînant la mort ou des blessures, arrivés sur les diverses voies ferrées sous la juridiction de la Commission, au cours de l'exercice terminé le 31 mars 1919.

Nom du chemin de fer.	Déraillement.		Tamponnement d'avant.		Tamponnement d'arrière.		Tamponnement dans le parc.		Tamponnement avec wagons isolés.		Tamponnement avec wagons, aiguille ouverte.		Tamponnement à un passage à niveau.		Passage à niveau protégé par des barrières.		Passage à niveau protégé par une sonnerie.	
	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.
Grand-Tronc	2	39		6		14		23				2			3	17	7	12
Pacifique-Canadien	3	34	8	29	3	8	1	3			1	2	2	2		2	2	2
Canadian Northern	4	42		17		26		12		1		3	1	14				4
Michigan Central		2					1											
Grand-Tronc-Pacifique		8				2		1						1				
Brantford and Hamilton		8																
Chemins de fer de l'Etat canadien		1																
New York Central		2																
Lake Erie and Northern								1										
Edmonton, Dunvegan and British Columbia		6																
Quebec, Montreal and Southern		1																
London and Port Stanley		12		5		2												
Wabash																		
Algoma Central and Hudson Bay																		
Kettle Valley		1																
Windsor, Essex and Lake Shore																		
British Columbia Electric																		
Père Marquette						1												2
Toronto, Hamilton and Buffalo		1															1	
Vancouver, Victoria and Eastern		2												1		1		
Hull Electric																		
Esquimalt and Nanaimo																		
	9	159	8	57	3	53	2	40		1	1	7	3	18	3	20	10	20

RELEVÉ N° 4.—Etat indiquant la nature des accidents, entraînant la mort ou des blessures, arrivés sur les diverses voies ferrées sous la juridiction de la Commission, au cours de l'exercice terminé le 31 mars 1919.—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Passage à niveau protégé par un gardien.		Passage à niveau sans protection.		Passage à niveau privé.		Violateurs de propriété.		Travaillant sur ou au-dessous des locomotives.		Non classifié.		En ajustant les attelages, en attelant et en dételant.		Travaillant sur la voie ou sur le pont.		Tombés hors du wagonet, du vélo-moteur ou du vélocipède.		Wagonet, vélo-moteur, vélocipède frappés par un train.	
	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.
Grand-Tronc	1	3	8	36		3	28	43		109		149	1	37		16	1	7	1	1
Pacifique-Canadien		1	10	29	1	2	34	27	1	7	28	23	3	11	1		3	3	5	4
Canadian Northern		1	6	29			7	19		31		63	1	11	1	27	2	16	1	6
Michigan Central			1	2		1	2	3		15	1	23	1	8		7		1	1	
Grand-Tronc-Pacifique			1	8			3	1		1		8		3		7	1	9		3
Brantford and Hamilton																				
Chemins de fer de l'Etat canadien												4		1						
New York Central				1						1				1						
Lake Erie and Northern				2								1								
Edmonton, Dunvegan and British Columbia																				
Quebec, Montreal and Southern							1	1		1		2		1						
London and Port Stanley																				
Wabash							1			8		5								
Algoma Central and Hudson Bay																				
Kettle Valley																				
Windsor, Essex and Lake Shore			1	4	2															
British Columbia Electric																				
Père Marquette				1				2												
Toronto, Hamilton and Buffalo		2		2				2		3		3		2		1				
Vancouver, Victoria and Eastern							1	2		3		6				3			1	1
Hull Electric											1									
Esquimalt and Nanaimo				1				2		1		1							1	
	1	7	27	115	3	6	77	102	1	180	30	288	6	75	2	61	7	36	10	15

RELEVÉ N° 4.—Etat indiquant la nature des accidents, entraînant la mort ou des blessures, arrivés sur les diverses voies ferrées sous la juridiction de la Commission, au cours de l'exercice terminé le 31 mars 1919.—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	En passant sous les wagons.		En passant sur les barres d'attelage entre les wagons,		Pris en passant sur les barres d'attelage entre les wagons,		Wagons détachés.		Frappés par l'aiguille, par tuyau d'eau, par le récepteur postal.		Ecrasés entre des wagons, d. bâtiments des piles de bois, etc.		Explosion de locomotive.		Tombés d'un train de voyageurs.		Tombés du tender en maniant du charbon.	
	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.
Grand-Tronc				2		1		3		13	1	5			3	1		2
Pacifique-Canadien				2	2	3		2	1	1	1	2			2	4		
Canadian-Northern		1		1					1	2	1	3			1			1
Michigan Central				2			1			3		2				1		
Grand-Tronc-Pacifique								1		2		1			1	1		
Brantford and Hamilton																		
Chemins de fer de l'Etat canadien																		
New York Central																		
Lake Erie and Northern																		
Edmonton, Dunvegan and British Columbia																		
Quebec, Montreal and Southern																		
London and Port Stanley																		
Wabash																		
Algoma Central and Hudson Bay																		
Kettle Valley																		
Windsor, Essex and Lake Shore																		
British Columbia Electric																		
Père Marquette																		
Toronto, Hamilton and Buffalo																		
Vancouver, Victoria and Eastern																		
Hull Electric																		
Esquimalt and Nanaimo																		
		1		7	2	4	1	6	2	22	3	13			7	7		3

RELEVÉ N° 4.—Etat indiquant la nature des accidents, entraînant la mort ou des blessures, arrivés sur les diverses voies ferrées sous la juridiction de la Commission, au cours de l'exercice terminé le 31 mars 1919.—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Tombé d'un tender en prenant l'eau.		Travaillant dans l'atelier.		Envoyageant sur le chasse-pierre.		Ponts à haut niveau.		Etaient à réparer des wagons sur la voie de rép. alors qu. loc. les aébranlés.		Tombés du train.		Tombés entre les wagons.		Application des freins pneumatiques.		En sautant du train en marche.		Voulant monter sur train en mouvement.	
	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.
Grand-Tronc		3		49		8		5			1	12	3	2		18		23	1	14
Pacifique-Canadien				4		1	1	2		1	1	9		4			5	8	2	14
Canadian Northern		2		22		1						9				2		8		3
Michigan Central		1		11		2						5		2		11		5		1
Grand-Tronc-Pacifique				9		1						1		1						1
Brantford and Hamilton																				
Chemins de fer de l'Etat canadien						1														1
New York Central												1								
Lake Erie and Northern																				
Edmonton, Dunvegan and British Columbia																				
Quebec, Montreal and Southern																1				
London and Port Stanley																				
Wabash						1										1		1		
Algoma Central and Hudson Bay																				
Kettle Valley																				
Windsor, Essex and Lake Shore																				
British Columbia Electric																				1
Père Marquette																				
Toronto, Hamilton and Buffalo			1	1		1														
Vancouver, Victoria and Eastern				1														1		
Hull Electric																				
Esquimalt and Nanaimo																				
		6	1	97		16	1	7		1	2	37	3	9		33	5	46	3	35

RELEVÉ N° 4.—Etat indiquant la nature des accidents, entraînant la mort ou des blessures, arrivés sur les diverses voies ferrées sous la juridiction de la Commission, au cours de l'exercice terminé le 31 mars 1919.—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Affouillement.		Pont qui a cédé ou qui a été incendié.		Choc électrique.		Ecrasés par une locomotive ou un wagon.		En passant trop près de l'extrémité d'un nombre de wagons.		Pris dans le cœur, le contre-rail ou la tringle de connexion.		Pris alors qu'ils tournaient l'aiguille.		Tombés à bas des wag. en montant et en descen. les échelles aux extr. des wag. ainsi qu'à la latér.		Tombés en bas des wagons en appliquant les freins à main.	
	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.
Grand-Tronc	......	......	......	......	......	......	7	20	......	......	......	5	......	......	......	9	1	3
Pacifique-Canadien	......	......	......	......	1	......	21	19	......	......	......	......	......	......	......	3	......	2
Canadian Northern	......	......	......	......	......	......	1	11	......	......	......	......	......	5	......	......	......	5
Michigan Central	......	......	......	......	......	......	2	1	......	......	......	......	......	......	......	6	......	......
Grand-Tronc-Pacifique	......	......	......	......	......	......	......	2	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
Brantford and Hamilton	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
Chemins de fer de l'Etat canadien	......	......	......	......	......	......	......	1	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
New York Central	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
Lake Erie and Northern	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
Edmonton, Dunvegan and British Columbia	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
Quebec, Montreal and Southern	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
London and Port Stanley	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
Wabash	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	1
Algoma Central and Hudson Bay	......	......	......	......	1	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
Kettle Valley	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
Windsor, Essex and Lake Shore	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
British Columbia Electric	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
Père Marquette	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
Toronto, Hamilton and Buffalo	......	......	......	......	......	......	1	......	......	......	......	......	......	......	......	2	......	......
Vancouver, Victoria and Eastern	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	1	......	......	......	......	......	1
Hull Electric	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
Esquimalt and Nanaimo	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	1	......	......
	......	......	......	......	2	......	32	54	......	......	......	6	......	5	......	21	1	12

Relevé n° 4—Etat indiquant la nature des accidents, entraînant la mort ou des blessures, arrivés sur les diverses voies ferrées sous la juridiction de la Commission, au cours de l'exercice terminé le 31 mars 1919—*Fin.*

Nom du chemin de fer.	Asphyxié dans un tunnel.		En transportant des marchandises.		En chargeant et en déchargeant des matériaux au S. de Col.		En construisant et en réparant.		En travaillant dans une coulisse de déchargem		Wag. qui se sont déplacés alors qu'on les chargeait et les déchar.		Pont tournant ouvert.		En répar. des wag. sur une voie ouverte alors qu'une loco. les a ébranlés.		Chute du ciel de foyer d'une locomotive.		Couplage et découplage des conduites pour l'air comprimé.		Total.	
	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.
Grand-Tronc				23		4		2		5		11				3		3		5	69	771
Pacifique-Canadien	1					3			1				1		2	2	1	1			139	276
Canadian Northern				9		7		2		3		1				1		3			27	424
Michigan Central				2		2										1					10	120
Grand-Tronc-Pacifique				4		2												1			6	79
Brantford and Hamilton																						8
Chemins de fer de l'Etat canadien																						9
New York Central																						6
Lake Erie and Northern																						4
Edmonton, Dunvegan and B.C.																						6
Quebec, Montreal and Southern																					1	7
London and Port Stanley																						19
Wabash																					1	7
Algoma Central and Hudson Bay																					1	
Kettle Valley																						1
Windsor, Essex and Lake Shore																					3	4
British Columbia Electric																						1
Père Marquette																						6
Toronto, Hamilton and Buffalo				3		1															3	24
Vancouver, Victoria and Eastern				1																	2	25
Hull Electric																					1	
Esquimalt and Nanaimo																					1	6
	1			42		19		4	1	8		12	1		2	7	1	8		5	264	1,813

Relevé n° 5—Etat comparatif du nombre total des personnes tuées et blessées durant les années terminées le 31 mars 1918 et 1919 respectivement.

Nature des accidents.	1918.		1919.		1919. Augmentat.		1919. Diminution.	
	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.
Déraillement	19	242	9	159			10	83
Tamponnement par l'avant	6	47	8	57	2	10		
Tamponnement par l'arrière	14	86	3	53			11	33
Tamponnement dans le parc	9	58	2	40			7	18
Tamponnement avec des wag. sur la voie principale		14		1				13
Tamp. avec des wag. par suite d'une aiguille ouverte		7	1	7	1			
Tamponnement à un passage à niveau		14	3	18	3	4		
Passage à niveau protégé par des barrières	6	15	3	20		5	3	
Passage à niveau protégé par cloches	9	12	10	20	1	8		
Passage à niveau protégé par gardien		5	1	7	1	2		
Passage à niveau non protégé	52	119	27	115			25	4
Passage particulier		2	3	6	3	4		
Empiétement	93	64	77	102		38	16	
Travaillant sur la locomotive ou au-dessous	1	114	1	180		66		
Non classifiés	12	299	20	288	8			11
Ajustant les barres d'attelage, attelage et dételage	5	70	6	75	1	5		
Travaillant sur la voie ou sur un pont	2	101	2	61				40
Tomb. d'un wag., d'un véloc. auto. ou d'un véloc.	2	23	7	36	5	13		
Wag., vélocip. auto., vélocip. frappé par un train	5	11	10	15	5	4		
Rampant sous les wagons		1		1				
Rampant entre les wag. par-des. les b. d'attelage	1	3		7		4	1	
Frappés en passant entre les wag. et les b. d'attelages	5	4	2	4			3	
Wagons sur la voie		10	1	6	1			4
Frappés par l'aiguille, le tuyau d'eau, etc		15	2	22	2	7		
Ecrasés entre les wag., les bât., la plate-forme. etc.	1	12	3	13	2	1		
Explosion de la chaudière de la locomotive		1						1
Tombés d'un train de voyageurs	4	13	7	7	3			6
Tombés du tender en pelletant du charbon		3		3				
Tombés du tender alors qu'ils prenaient de l'eau		7		6				1
En travaillant à l'atelier	4	118	1	97			3	21
En voyageant sur le chasse-pierre		4		16		12		
Pont à haut niveau			1	7	1	7		
En réparant des wagons sur la voie pour les réparations alors qu'une locomotive les a ébranlés	2			1		1	2	
Tombés du toit des wag. en marchant sur le train	6	23	2	37		14	4	
Tombés entre les wagons en marchant sur le toit	1	2	3	9	2	7		
Application des freins pneumatiques	1	15		33	–	18	1	
Sautant hors d'un train en mouvement	6	46	5	46			1	
En essayant de monter dans un train en mouvement	13	24	3	35		11	10	
Affouillement								
Pont qui a cédé ou qui a brûlé								
Choc électrique	1		2		1			
Ecrasés dans la cour par des locom. ou wagons	43	50	32	54		4	11	
En passant trop près de l'extrém. d'un n. de wag.								
Pris dans un cœur, un contre-rail ou une tringle de connexion		5		6		1		
Pris alors qu'ils manœuvraient l'aiguille		4		5		1		
Tombés des wagons, etc	1	7		21		14	1	
Tombés des wagons en fais. fonct. le frein à main	1	11	1	12		1		
Asphyxiés dans un tunnel			1		1			
En transportant des marchandises	2	80		42			2	38
En transportant des matériaux, O.C.S.		33		19				14
En construisant et en faisant des réparations		10		4				6
En travaillant dans une coulisse de déchargement	1	5	1	8		3		
Wag. mis en mouv. alors qu'on les char. ou déch.	1	8		12		4	1	
Pont tournant ouvert			1		1	—		
En réparant les wagons sur une voie ouverte, alors qu'une locomotive les a ébranlés	1	4	2	7	1	3		
Chute du ciel de foyer d'une locomotive		3	1	8	1	5		
Couplage et découp. des conduites pour l'air compr.	3	6		5			3	1
	333	1,830	264	1,813	46	277	115	294
	264	1,813					46	277
Diminution	69	17					69	17

RELEVÉ N° 6—Etat comparé du nombre total des personnes tuées et blessées entre les exercices clos le 31 mars 1918 et 31 mars 1919, pour chaque chemin de fer séparément.

Nom du chemin de fer.	1918.		1919.		1919. Augmentat.		1919. Diminution.	
	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.
Grand-Tronc	105	629	69	771	......	142	36	......
Pacifique-Canadien	129	282	139	276	10	......	......	6
Canadian Northern	46	348	27	424	......	76	19	......
Michigan Central	22	184	10	120	......	......	12	64
Grand-Tronc-Pacifique	7	104	6	79	......	......	1	25
Brantford and Hamilton	1	5	......	8	......	3	1	......
Etat canadien	......	......	......	9	......	9	......	......
New York Central	......	11	......	6	......	......	......	5
Lake Erie and Northern	1	22	......	4	......	......	1	18
Edmonton, Dunvegan and British Columbia	......	......	......	6	......	6	......	......
Quebec, Montreal and Southern	1	12	1	7	......	......	......	5
London and Port Stanley	1	1	......	19	......	18	1	......
Wabash	3	25	1	17	......	......	2	8
Algoma Central and Hudson Bay	2	1	1	......	......	......	1	1
Kettle Valley	......	4	......	1	......	......	......	3
Windsor, Essex and Lake Shore	......	6	3	4	3	......	......	2
British Columbia Electric	......	......	......	1	......	1	......	......
Pere Marquette	2	13	......	6	......	......	2	7
Toronto, Hamilton and Buffalo	2	82	3	24	1	......	......	58
Vancouver, Victoria and Eastern	5	56	2	25	......	......	3	31
Hull Electric	......	3	1	......	1	......	......	3
Esquimalt and Nanaimo	......	9	1	6	1	......	......	3
Essex Terminal	......	3	......	......	......	......	......	3
Chatham, Wallaceburg and Lake Erie	1	......	......	......	......	......	1	......
Central Vermont	......	1	......	......	......	......	......	1
Midland	......	2	......	......	......	......	......	2
Montreal and Southern Counties	......	20	......	......	......	......	......	20
Thousand Islands	1	......	......	......	......	......	1	......
Oshawa	......	2	......	......	......	......	......	2
Dominion Atlantic	2	4	......	......	......	......	2	4
Great Northern	2	1	......	......	......	......	2	1
	333	1,830	264	1,813	16	255	85	272
	264	1,813	......	......	......	......	16	255
Diminution	69	17	......	......	......	......	69	17

RELEVÉ N° 7—Etat indiquant le nombre des accidents aux passages à niveau avec le nombre total des personnes tuées et blessées par provinces et chemins de fer, pour l'exercice clos le 31 mars 1919.

Nom du chemin de fer.	Ontario.			Québec.			Nouveau-Brunswick.			Nouvelle-Ecosse.			Manitoba.			Colombie-Britannique.			Saskatchewan.			Alberta.			Total.		
	Acc.	T.	B.	Acc.	T.	B.	Acc.	T.	B.	Acc.	T.	B.	Acc.	T.	B.	Acc.	T.	B.	Acc.	T.	B.	Acc.	T.	B.	Acc.	T.	B.
Esq. and Nanaimo..	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1		1	....	....	....	....	....	....	1	..	1
Grand Tronc.......	47	13	52	19	6	16	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	66	19	68
Pacifique Canadien.	12	4	11	15	3	15	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	1	....	4	4	4	3	....	4	35	12	34
Michigan Central...	2	1	2	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	2	1	2
Canadian Northern.	6	1	10	3	....	3	....	....	....	....	....	....	7	1	10	....	....	....	4	....	4	6	4	7	26	6	34
Grand Tronc Pacifique..............	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	1	1	....	....	....	3	....	7	....	....	....	4	1	8
Père Marquette.....	2	....	3	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	2	....	3
Toronto, Hamilton and Buffalo.......	4	1	5	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	4	1	5
Windsor, Essex and Lake Shore......	1	....	1	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	....	1
Lake Erie and Northern.............	1	....	1	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	....	1
	75	20	85	37	9	34	....	....	....	....	....	....	8	2	11	2	1	1	11	4	15	9	4	11	142	40	157

Relevé n° 8—Indiquant les croisements de grand'route où l'on a pris des mesures de protection et la nature de cette protection, au cours de l'année terminée le 31 mars 1919.

Dossier n°	Ordonnance n°	Endroit.	Chemin de fer.	Protection.
26727·27	27387	Galt, Ont., rue Beverley, et chemin macadamisé (chemin Dundas et Waterloo)	P.C	Mouvements des trains devront être signalés.
26727·25	27389	Galt, Ont., rue Beverley, près de la manufacture Roelafson	P.C	Mouvements des trains devront être signalés.
9437·44	27215	Hawkesbury, Ont., rue Main	G.T	Gardien—de 8 a.m. à 8 p.m.
3878·285	27203	Trenton, Ont., rue Marmora	C.N	Gardien—nuit et jour.
26765·49	27194	Galt, Ont., chemin Hespeler	G.T	Enlèvement d'arbres.
26842·1	27179	Hagarsville, Ont., rue Tuscarora	M.C	Gardien de jour.
9437·1248	27216	Hawkesbury, Ont., rue Régent	G.T	Sonnerie.
26842·6	27238	Hagarsville, Ont., rue Main	M.C	Barrières.
26765·65	27218	Dorchester, Ont., Grande route, immédiatement à l'ouest	G.T	Enlèvement d'une vieille maison obstruant la vue.
27156·28	27313	Newport rue Crowell, P.M. 39·4	P.C	Sonnerie.
26727·30	27706	Ingersol, Ont., rue King ouest	P.C	Sonnerie.
15725	28172	Mission City, C.-B., avenue Horne	P.C	Sonneries, (une de chaque côté.)
27401	28129	Woodstock, N.-B., rue Bull	P.C	Sonnerie.
27156·34	27979	Deschênes, Qué., croisement Deschênes	P.C	Sonnerie.
9437·463	27716	Morse, Sask., premier croisement à l'ouest	P.C	Sonnerie.
27156·25	28119	M.P. 26½, Maniwaki, souterrain	P.C	Sonnerie.
26842·4	27583	Twp. de Maidstone, Ont., Co. Essex, chemin Talbot Nord	M.C	Déviation.
26842·4	27583	Twp. de Maidstone, Ont., Co. Essex, chemin latéral Taylor	M.C	Sonnerie (une de chaque côté); les wagons ne peuvent stationner à moins de 200 pds par voie d'évitement.
9437·656	27294	Piles Jct., Qué., Qué. ¼ à l'ouest de	P.C	Passage supérieur, substitution de sonnerie en vertu de l'ordonnance n° 14349.
9437·1160	27616	Dorval, Qué., chemin de la côte de Liesse	P.C. et G.T	Barrières.
9437·943	27589	Richmond, Qué., 3 milles à l'est de, dans le Twp. Cleveland	P.C	Deux croisements et une déviation.

RELEVÉ N° 9—Etat indiquant le nombre de passages à niveau que la Commission a ordonné de protéger, et nature de la protection accordée. Tableau dressé par province pour l'exercice clos le 31 mars 1919.

Nature de la protection.	Nouvelle-Ecosse.	Nouveau-Brunswick.	Québec	Ontario	Manitoba.	Saskatchewan.	Alberta.	Colombie-Britannique.	Total.
Cloches	......	1	3	4	......	1	......	2	11
Barrières	......	......	1	1	......	......	......	......	2
Fermeture de rues	......	......	2	......	......	......	......	......	2
Croisement supérieur	......	......	1	......	......	......	......	......	1
Déviation	......	......	1	1	......	......	......	......	2
Train à signaler	......	......	......	2	......	......	......	......	2
Gardien	......	......	......	3	......	......	......	......	3
Enlèvement de maisons et d'arbres	......	......	......	2	......	......	......	......	2
Wagons à maintenir à une distance clairement spécifiée	......	......	......	1	......	......	......	......	1
		1	8	14	......	1	......	2	26

RELEVÉ N° 10—Etat indiquant le nombre de personnes tuées et blessées aux passages à niveau publics, séparément pour chaque exercice et pour les cinq exercices clos le 31 mars 1919.

Année.	Barrières.		Cloches.		Gardien.		Sans protection.		Total.	
	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.
1915	6	10	2	7	2	5	37	68	47	90
1916	3	4	9	8	2	5	31	57	45	74
1917	10	15	4	10	1	13	45	98	60	136
1918	6	15	9	12	......	5	52	119	67	151
1919	3	20	10	20	1	7	27	115	41	162
	28	64	34	57	6	35	192	457	260	613

RELEVÉ N° 11—Etat indiquant le nombre d'accidents arrivés aux traverses de chemins de fer et leur nature, pour toutes et chacune des années séparément pour les cinq exercices clos le 31 mars 1919.

—	Barrières.						Gardien.						Cloches.						Sans protection.						Total.					
	1915	1916	1917	1918	1919	Total.	1915	1916	1917	1918	1919	Total.	1915	1916	1917	1918	1919	Total.	1915	1916	1917	1918	1919	Total.	1915	1916	1917	1918	1919	Total.
Automobile...	2	....	2	1	3	8	1	2	1	3	1	8	1	2	4	5	13	25	9	11	29	45	49	143	13	15	36	54	66	184
Cheval et voiture.........	2	1	2	1	....	6	2	1	4	3	....	10	3	7	7	3	1	21	59	49	45	43	28	224	66	58	58	50	29	261
Piéton.........	11	6	12	9	17	55	1	3	1	1	6	12	3	2	4	4	3	16	29	17	25	21	21	104	35	28	42	35	47	187
	15	7	16	11	20	69	4	6	6	7	7	30	7	11	15	12	17	62	88	77	99	109	98	471	114	101	136	139	142	632

La totalité des 632 accidents comprend 260 personnes tuées et 613 blessées tel qu'indiqué dans l'état antérieur.

RELEVÉ N° 12—Etat indiquant le nombre de violateurs de territoire tués et blessés, par province et par chemin de fer, pour l'exercice clos le 31 mars 1919.

Nom du chemin de fer.	Nouvelle-Ecosse.		Nouveau-Brunswick.		Québec.		Ontario.		Manitoba.		Saskatchewan.		Alberta.		Colombie-Britannique		Total.	
	K.	I.	K.	I.	K.	I.	K.	I.	K.	I.	K.	I.	K.	I.	K.	I.	K.	I.
Grand-Tronc...	......	......	......	......	10	14	18	29	......	......	......	......	......	......	......	......	28	43
Pacifique-Canadien...	......	......	......	3	7	2	19	18	3	2	2	......	2	1	1	1	34	27
Canadian-Northern...	......	2	......	......	1	6	1	4	......	2	3	1	1	3	1	1	7	19
Québec, Montréal et Southern...	......	......	......	......	1	1	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	1	1
Wabash...	......	......	......	......	......	......	1	......	......	......	......	......	......	......	......	......	1	......
Michigan Central...	......	......	......	......	......	......	2	3	......	......	......	......	......	......	......	......	2	3
Père Marquette...	......	......	......	......	......	......	......	2	......	......	......	......	......	......	......	......	......	2
Grand Tronc Pacifique...	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	1	......	......	......	2	1	3	1
Toronto, Hamilton et Buffalo...	......	......	......	......	......	......	......	2	......	......	......	......	......	......	......	......	......	2
Vancouver, Victoria et Eastern...	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	1	2	1	2
Esquimalt et Nanaïmo...	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	2	......	2
	......	2	......	3	19	23	41	58	3	4	6	1	3	4	5	7	77	102

RELEVÉ N° 13—Etat indiquant le nombre de personnes tuées et blessées sur les divers chemins de fer soumis à la juridiction de la Commission, du premier avril 1919 au 31 mars 1919, classé sous trois rubriques et montré séparément pour toutes et chacune des années.

Année.	Voyageurs.		Employés.		Autres.		Total.	
	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.
1910	51	211	194	745	211	167	456	1,123
1911	24	132	263	788	207	199	494	1,119
1912	28	292	230	1,381	231	238	489	1,911
1913	21	410	303	1,603	319	218	643	2,231
1914	31	339	249	1,250	314	310	594	1,899
1915	8	239	99	873	230	251	337	1,363
1916	17	140	120	788	200	197	337	1,125
1917	16	280	155	1,174	212	239	383	1,693
1918	22	342	137	1,220	174	268	333	1,830
1919	28	202	117	1,344	119	267	264	1,813
	246	2,587	1,867	11,166	2,217	2,354	4,330	16,107

RELEVÉ N° 14—Etat indiquant le nombre de personnes tuées et blessées au cours des accidents les plus remarquables arrivés sur les divers chemins de fer soumis à la juridiction de la Commission, nombre indiqué séparément pour chaque année, pour les cinq exercices clos le 31 mars 1919.

Nature des accidents.	1915.		1916.		1917.		1918.		1919.		Total.	
	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.
Déraillement	7	82	6	55	10	234	19	242	9	159	51	772
Tamponnement	2	46	4	5	6	45	6	47	8	57	26	200
Tamponnement par l'arrière	7	49	11	76	16	42	14	86	3	53	51	306
Tamponnement dans un parc	3	54	26	31	3	13	9	58	2	40	43	196
Tamp. avec wagons, aiguille ouv	....	4	....	3	....	15	....	7	1	7	1	36
Tamp. avec w. sur la voie principale	....	2	1	....	2	5	....	14	....	1	3	22
Tamp. à des passages à niveau	2	22	....	1	2	22	....	14	3	18	7	77
Passages à niveau protégés	10	22	14	17	15	38	15	32	14	47	68	156
Passages à niveau sans protection	37	68	31	57	45	98	52	119	27	115	192	457
En ajustant et en désaj. les p. d'att	7	38	5	39	5	53	5	70	6	75	28	275
Violation de propriété	170	126	143	102	129	79	93	64	77	102	612	473
Wagonnets, vélo-moteur, fr. par tr	5	9	5	3	6	7	5	11	10	15	31	45
Frappés par l'aiguille, etc	1	8	2	6	....	19	....	15	2	22	5	70
Pris entre des wagons et des bâtim	....	9	2	8	1	17	1	12	3	13	7	59
Tombés hors d'un train à voyageurs	3	11	1	12	4	13	4	13	7	7	19	56
Tombés du toit d'un wagon	4	22	5	22	4	21	6	23	2	37	21	125
Tombés du toit entre deux wagons	2	3	....	3	2	4	1	2	3	9	8	21
Sont descendus du tr. en mouv	3	45	11	38	12	53	6	46	5	46	37	228
Ont essayé de m. à bord d'un tr. en m	2	29	8	22	4	30	13	24	3	35	30	140
Ecrasés par la locom. ou des wagons	33	41	27	42	63	56	43	50	32	54	198	243
La loc. à perdu le couv. d. l. bo. à f	....	3	....	....	....	2	....	3	1	8	1	16
	298	693	302	542	330	866	292	952	218	920	1,440	3,973

RELEVÉ N° 15—Etat indiquant le nombre de wagons visités pendant l'exercice clos le 31 mars 1919, avec les défectuosités relevées.

Nom du chemin de fer.	Wagons visités.	Wagons défectueux.	Pourcentage de défectuosités.	Grand total des défectuosités.	Attelages et parties.	Pourcentage de défectuosités.	Mécanisme de dételage.	Pourcentage de défectuosités.	Poignées.	Pourcentage de défectuosités.	Freins à air.	Pourcentage de défectuosités.
Pacifique-Canadien	31,787	1,711	5·31	1,920	41	2·08	322	16·77	61	3·18	1,194	62·18
Grand-Tronc	22,458	1,224	5·45	1,414	38	2·69	204	14·43	37	2·62	943	66·62
Canadien National	13,908	731	5·26	817	21	2·57	191	23·38	32	3·92	454	55·57
Grand-Tronc-Pacifique	2,953	158	5·35	168	3	1·79	39	23·21	9	5·36	81	48·21
Michigan-Central	2,222	105	4·73	110	....	....	6	5·45	3	2·73	86	78·18
Toronto, Hamilton et Buffalo	1,348	77	5·76	73	1	1·37	8	10·96	1	1·37	56	76·72
Père Marquette	822	55	6·69	60	....	....	2	3·34	2	3·34	42	70·00
Dominion Atlantic	343	34	9·91	43	....	....	4	9·30	....	....	27	62·71
Québec Oriental	228	27	11·84	40	2	5·00	14	35·00	1	2·5	18	45·00
Winnipeg Joint Terminals	358	8	2·23	8	....	....	2	25·00	....	....	6	75·00
Algoma Eastern	53	23	43·39	18	1	5·55	5	27·77	1	5·55	10	55·55
Algoma Central	585	60	10·25	69	2	2·89	8	11·59	3	4·35	34	49·27
Boston et Maine	96	8	8·32	8	....	....	1	12·00	....	....	5	62·5
New-York et Ottawa	25	4	16·00	4	....	....	2	50·00	1	25·00	1	25·00
London et Port-Stanley	75	7	9·33	8	....	....	1	12·00	1	12·00	2	25·00
	77,261	4,232	5·48	4,760	109	2·29	809	16·99	152	3·19	2,959	62·16

RELEVÉ N° 15—Etat indiquant le nombre de wagons visités, pendant l'exercice clos le 31 mars 1919, avec les défectuosités relevées.

Nom du chemin de fer.	Echelles.	Pourcentage de défectuosités.	Arrêt des marchepieds.	Pourcentage de défectuosités.	Hauteur des pièces d'attelage.	Pourcentage de défectuosités.	Divers.	Pourcentage de défectuosités.
Canadien Pacifique	65	3·31	125	6·50	6	·31	106	5·50
Grand Tronc	38	2·69	42	2·97	4	·29	108	7·64
Canadien National	22	2·69	39	4·79	....	....	58	7·09
Grand Tronc Pacifique	5	2·98	9	5·36	1	·59	21	12·5
Michigan Central	4	3·64	3	2·73	....	....	8	7·27
Toronto, Hamilton et Buffalo	2	2·74	2	2·74	....	....	3	4·10
Père Marquette	2	3·34	....	....	....	....	12	20·00
Dominion Atlantic	2	4·65	7	16·28	....	....	3	6·98
Quebec Oriental	....	....	2	5·00	....	....	3	7·5
Winnipeg Joint Terminals	....	....	....	....	....	....	....	....
Algoma Eastern	....	....	1	5·55	....	....	....	....
Algoma Central	2	2·89	6	8·69	....	....	14	20·29
Boston et Maine	....	....	....	....	....	....	2	25·00
New York et Ottawa	....	....	....	....	....	....	....	....
London et Port Stanley	....	....	....	....	....	....	4	50·00
	142	2·98	236	4·96	11	·23	342	7·18

Relevé n° 16—Parties défectueuses sur les wagons à marchandises désignées par les inspecteurs, pour l'exercice terminé le 31 mars 1919.

Attelages et accessoires.

Attelage, corps brisé	..
Attelage, corps usé	1
Tablier, bras manquant	1
Griffe brisée	..
Griffe usée	1
Griffe manquant	8
Cheville d'attelage brisée	2
Cheville d'attelage mauvaise	1
Cheville d'attelage pliée	..
Cheville d'attelage manquant	6
Plaque de fermeture brisée	81
Plaque de fermeture usée	3
Plaque de fermeture mauvaise	..
Plaque de fermeture pliée	..
Plaque de fermeture mauvais fonctionnement	2
Plaque de fermeture manquant	2
Clef de plaque de fermeture manquant	1
Cliquet de plaque de fermeture manquant	..
Total	109

Mécanisme de dételage.

Levier de dételage, brisé	25
Levier de dételage, mauvais levier	..
Levier de dételage, plié	32
Levier de dételage, fausse position	2
Levier de dételage, manquant	68
Chaîne de dételage, brisée	538
Chaîne de dételage, trop longue	..
Chaîne de dételage, trop courte	8
Chaîne de dételage, coque	2
Chaîne de dételage, manquant	114
Extrémité de fonte, brisée	2
Extrémité de fonte, mauvaise partie	28
Extrémité de fonte, pliée	3
Extrémité de fonte, lâche	3
Extrémité de fonte, fausse position	..
Extrémité de fonte, manquant	1
Garde brisée	..
Garde, mauvaise partie	..
Garde pliée	..
Garde lâche	1
Garde, fausse position	..
Garde manquant	..
Crochet-agrafe lâche	..
Total	809

Poignées.

Poignée brisée	7
Poignée pliée	109
Poignée lâche	7
Poignée, fausse position	..
Poignée manquant	29
Total	152

Hauteur des attelages.

Attelage trop élevé	..
Attelage trop bas	3
Etrier de fixation de la courbe relâché	8
Total	11

ETAT N° 16—*Suite.*

FREINS PNEUMATIQUES.

Triple valve défectueuse	
Triple valve manquant	
Réservoir défectueux	
Réservoir relâché	2
Cylindre défectueux	23
Cylindre relâché	62
Cylindre à triple valve resté sans être nettoyé pendant 12 mois	28
Cylindre à triple valve ne portant pas la date du nettoyage	1
Robinet défectueux	64
Robinet d'échappement défectueux	2
Robinet d'échappement manquant	3
Bâton de manœuvre d'échappement brisé	112
Bâton de manœuvre d'échappement manquant	66
Robinet d'angle défectueux	194
Robinet d'angle manquant	9
Conduite principale brisée	15
Conduite principale relâchée	68
Conduite principale, bras manquant	27
Conduite de jonction double, défectueuse	31
Boyau défectueux	3
Boyau manquant	132
Anneau de boyau manquant	
Clapet de retenue défectueux	5
Clapet de retenue manquant	6
Conduite de retenue défectueuse	98
Conduite de retenue manquant	4
Timonerie du frein défectueuse	187
Frein rompu	1,789
Frein rompu: parties vieilles	14
Aucun frein	13
Pompe manquant	1
Total	2,959

ÉCHELLES.

Echelle ronde brisée	26
Echelle ronde pliée	99
Echelle ronde relâchée	8
Echelle ronde manquant	7
Echelle relâchée	2
Echelle mal appliquée	
Total	124

APPUIS DE MARCHEPIEDS.

Marchepied brisé	3
Marchepied plié	214
Marchepied relâché	5
Marchepied mal assujetti	2
Marchepied manquant	12
Total	236

DIVERS.

Total	342
Grand total	4,760

Relevé n° 17—"A"—Etat des défectuosités sur les wagons à marchandises indiquées séparément pour chaque année pour les cinq exercices clos le 31 mars 1919.

	1915	1916	1917	1918	1919	Total
Attelage et parties	166	100	100	54	109	529
Mécanisme de dételage	886	551	548	470	809	3,264
Poignées	182	340	291	158	152	1,123
Freins à air	4,181	3,127	1,887	1,710	2,959	13,864
Echelles	417	151	99	97	142	906
Marchepieds	301	213	195	158	236	1,103
Hauteur des attelages	....	4	4	6	11	25
Divers	876	565	371	214	342	2,368
Grand total	7,009	5,051	3,495	2,867	4,760	23,182

Relevé n° 17—"B"—Etat des wagons visités et défectueux indiqués séparément pour chaque année pour les cinq exercices clos le 31 mars 1919.

	1915	1916	1917	1918	1919	Total
Wagons visités	105,485	77,491	58,073	52,224	77,261	370,534
Wagons défectueux	6,578	4,541	2,957	2,499	4,232	20,807
Pourcentage de défectuosités	6·24	5·86	5·09	4·79	5·48	5·62

APPENDICE "D".

RAPPORT DE L'INSPECTEUR EN CHEF DES FEUX.

Le 31 mars 1919.

M. A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire, Bureau des Commissaires des chemins de fer,
Ottawa, Ontario.

MONSIEUR, — Je vous soumets par les présentes, pour les fins du treizième rapport annuel de la Commission, le rapport de la division d'inspection du feu pour l'exercice clos le 31 mars 1919.

LIGNES DE CHEMINS DE FER SOUS LA DIRECTION DE LA COMMISSION.

Depuis que le dernier rapport annuel de cette division a été soumis, quatre lignes de chemin de fer dans la province du Nouveau-Brunswick ont été absorbées par le réseau des chemins de fer de l'Etat, à savoir les lignes suivantes: Elgin et Havelock, 28 milles; Salisbury et Albert, 45 milles; Sainte-Martine, 30 milles; Moncton et Bouctouche, 32 milles. La Commission n'ayant plus juridiction sur ces chemins de fer, nous n'avons pas eu de renseignements à leur sujet en ce qui concerne les incendies durant la dernière saison.

ORGANISATION.

La coopération relative existant entre la division d'inspection des incendies de la Commission et les organisations fédérales et provinciales pour la protection des forêts a continué à exister. L'année dernière 85 fonctionnaires de ces organisations ont agi en qualité d'agents locaux de la division d'inspection des incendies, ainsi qu'il suit:

	Hommes.
Division forestière de la Colombie-Britannique	29
Division des parcs fédéraux	4
Division forestière fédérale	5
Département de l'Agriculture de l'Alberta	3
Département du commissaire des feux de la Saskatchewan	2
Division forestière de l'Ontario	24
Division forestière de Québec	15
Département des Terres et Mines du Nouveau-Brunswick	3
	85

Surveillance des feux de chemins de fer.

Ainsi qu'il a été fait rapport l'année dernière, les dispositions spéciales qui ont été prises sont maintenant assez généralement uniformisées. Si on prend en considération les difficultés, dues à la guerre, pour avoir les hommes et le matériel nécessaires, les mesures de protection qui ont été prescrites furent, en somme, observées avec satisfaction.

STATISTIQUE DES INCENDIES.

Il a été fait rapport de 1,144 incendies, dus à toutes sortes de causes, ayant pris naissance à moins de 300 pieds de lignes de chemin de fer sujettes à la Commission, depuis 1918. Ces incendies se répartissent ainsi qu'il suit par tout le pays:

344	incendies ou	30·1	pour 100	en Colombie-Britannique.
184	"	16·1	"	dans les Provinces des Prairies.
464	"	40·6	"	en Ontario.
94	"	8·2	"	dans Québec.
6	"	·5	"	au Nouveau-Brunswick.
52	"	4·5	"	en Nouvelle-Ecosse.

Sur ce total de 1,144 incendies, 468 étaient de la classe A et n'ont causé aucun dommage, alors que 676 furent de la classe B, ravageant plus de 64,591 acres, et causant des dommages évalués à $102,416. Sur ce nombre d'incendies de la classe B, 78 pour 100 furent entièrement dus aux chemins de fer, 7 pour 100 à des causes connues étrangères aux chemins de fer, et 15 pour 100 à des causes inconnues. Une étendue totale de 64,591 acres a été dévastée, dont 89 pour 100 directement imputables aux chemins de fer, 3 pour 100 à des causes connues étrangères aux chemins de fer, et 8 pour 100 à des causes inconnues. Le total des dommages est évalué à $102,416. Il en a été attribué aux chemins de fer une part de 66 pour 100, alors que 26 pour 100 furent dus à des causes connues étrangères aux chemins de fer, et 8 pour 100 à des causes inconnues.

SOMMAIRE des rapports touchant les feux se déclarant dans des sections forestières à moins de 300 pieds de la voie des chemins de fer soumis à la juridiction de la Commission des chemins de fer du Canada. Saison de 1918.

	Canadien-Pacifique (Lignes de l'Ouest). (a).	Kettle Valley.	Canadien-Pacifique (Lignes de l'Est) (b).	Canadian Northern (Lignes de l'Ouest).	Canadian Northern (Lignes de l'Est) (c).	Grand-Tronc-Pacifique.	Grand-Tronc.	Great Northern (d).	Edmonton, Dunvegan et British Columbia.	Algoma Central et Hudson Bay.	Divers (e).	Totaux.
A. FEUX DE CHEMINS DE FER.												
1. *Nombre par causes*—												
(*a*) Locomotives, catégorie A	70	4	27	21	152	34	12	31	10	4	5	370
Locomotives, catégorie B	22	30	103	32	83	34	45	29	60	5	11	454
(*b*) Employés, catégorie A	2	....	....	1	8	....	....	....	....	3	....	14
Employés, catégorie B	2	....	8	8	28	....	3	3	5	1	1	59
(*c*) Total, feux de la catégorie A	72	4	27	22	160	34	12	31	10	7	5	384
Total, feux de la catégorie B	24	30	111	40	111	34	48	32	65	6	12	513
Total, tous les feux de ch. de fer.	96	34	138	62	271	68	60	63	75	13	17	897
1. *Superficie dévastée (acres)*—												
(*a*) Jeunes forêts	161	4	272	212	4,881	126	254	5	4,346	2	....	10,263
(*b*) Terre à bois	224	588	171	715	7,505	62	12	50	5,943	3	....	15,273
(*c*) Débris ou brûlé	310	235	1,384	1,758	3,945	1	606	435	7,042	44	26	15,786
(*d*) Autres terres	473	6,854	377	1,899	318	142	86	70	6,028	1	46	16,294
(*e*) Total	1,168	7,681	2,204	4,584	16,649	331	958	560	23,359	50	72	57,616
2. *Valeur de la propriété détruite*—												
(*a*) Jeunes forêts	$ 410	$ 8	$ 500	$ 652	$ 7,597	$ 365	$ 109	$ 7	$ 4,100	....	....	$ 13,748
(*b*) Bois debout	762	523	625	2,150	14,310	664	130	....	9,227	$ 70	....	28,461
(*c*) Produits forestiers	....	....	261	2,090	77	....	1,078	100	....	....	$ 131	3,737
(*d*) Autres propriétés	344	140	1,327	635	15,888	....	1,400	380	1,705	75	40	21,934
(*e*) Total	$ 1,516	$ 671	$ 2,713	$ 5,527	$37,872	$ 1,029	$ 2,717	$ 487	$15,032	$ 145	$ 171	$ 67,880

SOMMAIRE des rapports touchant les feux se déclarant dans des sections forestières à moins de 300 pieds de la voie des chemins de fer soumis à la juridiction de la Commission des chemins de fer du Canada. Saison de 1918.—*Fin.*

	Canadien-Pacifique (Lignes de l'Ouest) (a).	Kettle Valley.	Canadien-Pacifique (Lignes de l'Est) (b).	Canadian Northern (Lignes de l'Ouest).	Canadian Northern (Lignes de l'Est) (c).	Grand-Tronc-Pacifique.	Grand-Tronc.	Great Northern (d).	Edmonton, Dunvegan et British Columbia.	Algoma Central et Hudson Bay.	Divers (e).	Totaux.
CAUSES CONNUES: FEUX AUTRES QUE CEUX DES CHEMINS DE FER.												
1. *Nombre par causes*—												
(*a*) Campeurs et voyageurs, catégorie A	4		1	3	5			2	1			16
Campeurs et voyageurs, catégorie B	1		4	3	1	6						15
(*b*) Colons, catégorie A				1	1							2
Colons, catégorie B	4	1		7	1				4			17
(*c*) Autres causes connues, catégorie A	4	1		2	6	3						16
Autres causes connues, catégorie B	4		1	1	6					1		13
(*d*) Total, feux de la catégorie A	8	1	1	6	12	3		2	1			34
Total, feux de la catégorie B	9	1	5	11	8	6			4	1		45
Total, toutes autr. causes con.	17	2	6	17	20	9		2	5	1		79
2. *Superficies (acres)*—												
(*a*) Jeunes forêts	165				17				1			183
(*b*) Terres à bois	25					3						28
(*c*) Débris ou brûlé	97	1		14	63	211						386
(*d*) Autres catégories de terres	200	2	25	922					51	1		1,201
(*e*) Total	487	3	25	936	80	214			52	1		1,798
3. *Valeur de la propriété détruite*—												
(*a*) Jeunes forêts	$ 265		$		$ 30	$			$ 2			$ 297
(*b*) Bois debout						15						15
(*c*) Produits forestiers					7,002							7,002
(*d*) Autres propriétés	2,140		1,225		10,348	5,500						19,213
(*e*) Total	$ 2,405		$ 1,225		$17,380	$ 5,515			$ 2			$ 26,527
C. FEUX D'ORIGINE INCONNUE.												
1. *Nombre*—												
(*a*) Total, feux de la catégorie A	15		5	16	6	2	1	5				50
(*b*) Total, feux de la catégorie B	28	2	37	6	34	2	2			3	4	118
(*c*) Total, autres feux inconnus	43	2	42	22	40	4	3	5		3	4	168

2. *Superficie dévastée (acres)*—												
(*a*) Jeunes forêts	50	....	22	50	50	....	1	....	....	....	....	173
(*b*) Bois debout	500	....	76	182	33	....	....	....	....	....	....	791
(*c*) Débris ou brûlé	2,003	1	1,096	7	162	90	5	....	....	2	5	3,371
(*d*) Autres catégories de terres	28	1	102	4	700	1	....	....	....	2	4	842
(*e*) Total	2,581	2	1,296	243	945	91	6	....	....	4	9	5,177
3. *Valeur de la propriété détruite*—												
(*a*) Jeunes forêts	$ 1,000	....	$ 20	$ 150	$ 277	....	$ 5	....	....	....	....	$ 1,452
(*b*) Bois debout	250	....	850	3,350	96	....	....	....	....	....	....	4,546
(*c*) Produits forestiers	45	....	....	9	143	....	....	....	....	....	....	197
(*d*) Autres propriétés	600	....	350	....	864	....	....	....	....	....	....	1,814
(*e*) Total	$ 1,895	....	$ 1,220	$ 3,509	$ 1,380	....	$ 5	....	....	....	....	$ 8,009
D. GRAND TOTAL.												
1. *Nombre*—												
(*a*) Feux de la catégorie A	95	5	33	44	178	39	13	38	11	7	5	468
(*b*) Feux de la catégorie B	61	33	153	57	153	42	50	32	69	10	16	676
(*c*) Tous autres feux rapportés	156	38	186	101	331	81	63	70	80	17	21	1,144
2. *Superficie dévastée (acres)*—												
(*a*) Jeunes forêts	376	4	294	262	4,948	126	255	5	4,347	2	....	10,619
(*b*) Terre à bois	749	588	247	897	7,538	65	12	50	5,943	3	....	16,092
(*c*) Débris ou brûlé	2,410	237	2,480	1,779	4,170	302	611	435	7,042	46	31	19,543
(*d*) Autres catégories de terres	701	6,857	504	2,825	1,018	143	86	70	6,079	4	50	18,337
(*e*) Total	4,236	7,686	3,525	5,763	17,674	636	964	560	23,411	55	81	64,591
3. *Valeur de la propriété détruite*—												
(*a*) Jeunes forêts	$ 1,675	$ 8	$ 520	$ 802	$ 7,904	$ 365	$ 114	$ 7	$ 4,102	$	$	$ 15,497
(*b*) Bois debout	1,012	523	1,475	5,500	14,406	679	130	....	9,227	70	....	33,022
(*c*) Produits forestiers	45	....	261	2,099	7,222	....	1,078	100	....	....	131	10,936
(*d*) Autres propriétés	3,084	140	2,902	635	27,100	5,500	1,400	380	1,705	75	40	42,961
(*e*) Total	$ 5,816	$ 671	$ 5,158	$ 9,036	$56,632	$ 6,544	$ 2,722	$ 487	$15,034	$ 145	$ 171	$102,416

(*a*) Comprend le chemin de fer Esquimalt and Nanaimo.
(*b*) Comprend le ch. de fer Dominion Atlantic.
(*c*) Comprend le ch. de fer Halifax et South Western approximativement ⅔ des feux imputés au Canadian Northern (Ligne de l'Ouest) viennent de cette ligne.
(*d*) Comprend le ch. de fer Victoria & Sidney.
(*e*) Comprend les réseaux suivants: Algoma Eastern; Atlantic, Quebec and Western and Quebec Oriental; Boston and Maine; Cumberland Railway and Coal Company; Temiscouata; White Pass and Yukon.

NOTE.—Il n'est pas survenu de feux en 1911 en deçà de 300 pieds de la voie sur les réseaux suivants: Maine Central, Ottawa and N.Y.; Quebec, Montreal and Southern, Western Power Company of Canada.

Les feux de la catégorie A couvre une étendue moindre qu'un quart d'acre.
Les feux de la catégorie B couvre une étendue d'un quart d'acre ou plus.

PASSAGE DE LA VOIE.

Le manque de main-d'œuvre ainsi que la nécessité pour les employés de chemins de fer de produire un travail essentiel, tel que le maintien de la voie, etc., exigent qu'au moins le passage de la voie soit en bon état, ce qui serait fait dans des conditions normales.

DISPOSITIFS DE PROTECTION SUR LES LOCOMOTIVES.

Quatre agents de la division d'inspection des incendies, un au Nouveau-Brunswick, un en Québec et 2 en Ontario, furent spécialement assignés aux inspections de ces dispositifs.

Treize autres inspecteurs reçurent des instructions et firent des inspections périodiques de ces dispositifs en 1918.

En 1918, durant la saison des incendies, allant du 1er avril au 1er novembre, des agents du département ont fait 1,704 inspections de ces dispositifs de protection sur les locomotives passant par des régions forestières. Sur ce nombre, 26.5 pour 100 se trouvèrent être défectueuses, bien que le plus grand nombre de ces défauts fussent d'une nature secondaire.

Le tableau suivant indique le nombre de locomotives inspectées ainsi que le pourcentage des défectuosités:

Chemins de fer.	Nombre de locomotives inspectées.	Nombre de locomotives défectueuses.	Pourcentage des défectuosités.
Canadien-Pacifique..	652	213	32.6
Canadian Northern..	459	105	22.8
Grand-Tronc..	211	54	25.5
Grand-Tronc-Pacifique..	83	9	10.8
Edmonton, Dunvegan and British Columbia.. ..	127	1	.8
Great Northern..	25	17	68.0
Kettle Valley..	15	8	53.3
Algoma Central and Hudson Bay..	34	14	41.2
Algoma Eastern..	22	15	68.2

Le maintien en bon état de dispositifs de protection sur les locomotives est de la plus grande importance du 1er avril au 1er novembre. Le plus grand nombre des incendies se produisant le long des lignes de chemins de fer proviennent des étincelles sortant des cheminées des locomotives. L'année dernière, 824 pareils incendies, soit 72 pour cent du total rapporté, sont attribués à cette cause. Sur ce nombre il y en a eu 454, soit 39.7 pour 100, qui ont dévasté plus de 57,616 acres et causé des dommages évalués à $67,880.

COMBUSTIBLE EMPLOYÉ PAR LES LOCOMOTIVES.

En 1918, l'emploi de l'huile a été discontinué comme combustible entre Jasper et Fort-George, sur le Grand-Tronc-Pacifique. L'huile est toujours en usage, sur ce chemin de fer, entre Prince-Rupert et Fort-George.

GARDE-FEU.

Les règlements relatifs aux garde-feu, en date du 14 avril 1917, ont été adoptés et appliqués en tant que mesures nécessaires pour la construction et le maintien de garde-feu pour l'année 1918.

Les règlements spéciaux établis pour la conduite d'expériences, dans un territoire limité spécifié, pour la réduction du coût de la construction et de l'entretien des garde-feu, ont continué à être mis en vigueur.

Subordonnément à certaines conditions, on a autorisé les diverses compagnies concernées à s'occuper de la protection des terres vierges, sur la base d'une largeur labourée de 8 pieds, au lieu de 16 pieds, savoir les compagnies suivantes:

Canadien-Pacifique: (1) Toutes les lignes dans la province du Manitoba; (2) les subdivisions suivantes dans le district de Saskatchewan: Kisby, Colonsay, Bulya, Indian Head, Lanigan, Wynyard, Nacklin, Sutherland, Kelfield, Wilkie, Reford, Hardisty, Cut Knife. (3) Les subdivisions suivantes dans le district d'Alberta: Alberta Central, Leduc, Coronation, Wgetaskiwin, Lacombe.

Canadien Northern Railway: Alliance, Edmonton, Vermilion, Battleford, Cut Knife, Sturgeon River, Strathcona, Brazeau et Battle River (entre Vegreville Junction et Warden).

Grand-Tronc-Pacifique: Winnipeg et Rivers, Rivers et Melville, Melville et Watrous, Watrous et Biggar et Wainwright, Wainwright et Edmonton, Edmonton et Edson.

Edmonton, Dunvegan & British Columbia railway: Entre Edmonton et Mileage 70.0.

Il est évident que cette modification des dispositions prises pour protection contre le feu n'était que purement expérimentale, aux fins de déterminer quelles modifications il pourrait y avoir lieu d'adopter à l'avenir.

On a prescrit que le labourage de la largeur de 8 pieds devait se faire, autant que possible, à la bordure extérieure des 16 pieds, afin d'éviter de labourer de nouvelles terres et d'augmenter par conséquent la poussée des mauvaises herbes. Tous les efforts devaient être en œuvre entre la largeur de 8 pieds et la voie de chemin de fer pour se débarrasser des mauvaises herbes et des herbes sèches dans les anciens terrains.

Des rapports doivent être soumis à l'inspecteur en chef des incendies, au sujet des incendies qui se sont produits avant le 1er juin 1919, dans les terres vierges de l'une quelconque des subdivisions en question. Ces rapports doivent être soumis à mesure que se produisent les incendies, et doivent contenir les renseignements demandés par la circulaire de la Commission n° 133, et en outre, dans chaque cas, un relevé des opérations quant à la largeur labourée, et si le feu est allé plus loin, ainsi que tout autre renseignement concernant l'efficacité des dispositions prises pour se protéger contre le feu à l'endroit en question.

Des rapports doivent aussi être soumis, en duplicata, quand le labourage est terminé, indiquant les endroits par subdivisions, bornes miliaires, et côtés de la voie, de toutes les largeurs de 8 pieds labourées dans les terres vierges. Il faut aussi indiquer la date où les labourages ont été faits.

A la suite de ces instructions, le Canadien-Pacifique a demandé que le territoire, sur lequel l'option du labourage de 8 pieds avait été accordée, fût étendue, et demandant en outre que pareille option fût étendue de manière à comprendre les pâturages clôturés. Il fallut alors procéder à un examen en détail de ces territoires, et en se basant sur les rapports et les recommandations reçus, la compagnie fut de nouveau autorisée, subordonnément à certaines conditions, à protéger contre le feu les terres vierges ainsi que les terres à pâturage cloturées, sur la base d'une largeur labourée de 8 pieds au lieu de 16 pieds, en ce qui concerne les subdivisions Empress, Red-Deer et Kerrobert, et parties des subdivisions: Indian Head, Brooks, Swift Current, Langdon, Laggan et Outlook.

STATISTIQUE DE PROTECTION CONTRE LE FEU.

En 1918, il y a eu 14,237.90 milles de voie soumis aux règlements concernant la protection contre le feu dans les trois provinces des Prairies, soit une augmentation

de 49.77 milles sur 1917. Etant donné que des garde-feu doivent être maintenus des deux côtés des voies, cela équivaut à 28,475.80 milles de garde-feu.

Le sommaire statistique suivant montre que 10,142.54 milles de garde-feu ont été construits ou entretenus l'année dernière, et que pour diverses raisons 18,333.26 milles n'ont pas été construits. Sur ce nombre, le département a exempté 8,433.18 milles, pour les raisons suivantes: refus du propriétaire d'autoriser construction, 26.28 milles; terres déjà labourées, 2,779.04 milles; chaumes et foins de culture non protégés par les propriétaires, 4,905.16 milles. Ainsi donc, pour ce qui a trait au total de 16,143.66 milles de garde-feu non construits, les raisons assignées par les compagnies ont été considérées acceptables, ce qui laisse 2,189.60 milles dont il n'a pas été rendu compte, mais qui probablement auraient dû être protégés.

Sommaire du travail de construction et d'entretien de garde-feu par les chemins de fer dans les provinces de l'Alberta, Saskatchewan et Manitoba en 1918.

—	Edmonton, Dunvegan and British Columbia.	Great Northern.	Grand-Tronc-Pacifique.	Canadian Northern.	Pacifique-Canadien.	Totaux.
Longueur en milles de voie	406·60	162·38	2,002·40	5,254·20	6,412·12	14,237·90
Longueur en milles de garde-feu[1]	813·60	324·76	4,004·80	10,508·40	12,824·24	28,475·80
Zones construites (en milles)—						
(a) Chaumes ... Zone à la charge	3·25	88·50	41·50	777·40	1,507·32	2,417·97
(b) Foin de culture du propriétaire.	0·34	....	....	211·30	15·18	226·82
(c) Pâturages clôturés	1·10	192·25	431·00	544·60	1,531·78	2,700·93
(d) Terres vierges	0·45	0·50	710·40	1,473·40	2,612·07	4,796·82
Total des milles de garde-feu const	5·14	281·25	1,182·90	3,006·90	5,666·35	10,142·54
Garde-feu non construits (en milles)—						
Exemptions[2]	745·05	36·00	1,135·00	3,964·70	2,552·43	8,433·18
Refus d. la part du prop. d. perm. la c[3]	....	....	....	9·90	16·38	26·28
Const. non néc., terr. déjà labouré[4]	....	2·00	275·10	896·40	1,605·54	2,779·04
Chaumes ... manq. de la part du	....	....	1,021·30	1,800·00	1,805·26	4,626·56
Foin de culture. pr. de const. un g.-f.[5]	....	....	9·30	198·30	71·00	278·60
Autres raisons diverses	63·41	3·51	381·20	632·20	1,107·28	2,189·60
Total des milles de garde-feu non construits	808·46	43·51	2,821·90	7,501·50	7,157·89	18,333·26

[1] Le nombre de milles de garde-feu est double de celui de la voie du fait que la construction de garde-feu est obligatoire des deux côtés de la voie.

[2] Compagnie exemptée d'avoir à construire des garde-feu sur les sections du réseau où il est indiqué que ce travail n'est pas nécessaire ou n'est pas praticable.

[3] Les employés de la compagnie de chemin de fer se sont vu refuser par le propriétaire le droit de pénétrer sur le terrain pour y construire des garde-feu.

[4] Aucune nécessité de garde-feu du fait que les champs sont déjà labourés.

[5] L'existence de garde-feu sur les chaumes et les prairies de foin n'est obligatoire que là où le propriétaire ou l'occupant de la terre serait disposé à labourer le garde-feu à un prix raisonnable, établi par le Bureau.

RÉCLAMATIONS RELATIVES AUX GARDE-FEU.

En 1918, quinze réclamations spécifiques ont été reçues ainsi qu'il suit:
Négligence de labourer ou d'entretenir les garde-feu ainsi qu'il le fallait:

Canadien-Pacifique	1
Canadian-Northern	3
Grand-Tronc-Pacifique	1

Dommages aux récoltes et aux biens par incendies allumés:

Canadian Northen	6
Canadien-Pacifique	4

Le tout respectueusement soumis,

CLYDE LEAVITT,
Inspecteur en chef des incendies.

APPENDICE E.

Appels.

LISTE des causes dont il a été interjeté appel à la Cour Suprême du Canada, du 1er février 1904 au 31 mars 1919.

N° du dossier.	Objet.	Décision.
1114	La *Montreal Terminal Railway vs* la compagnie des Tramways de Montréal, passage de l'avenue Pie IX. Question de juridiction	Appel maintenu.
1492	Le chemin de fer de la Baie-James *vs* le Grand-Tronc. Petit embranchement de la ligne de ceinture. Point de droit	Appel renvoyé.
383	Le ch. de fer *Ottawa Electric* et la cie d'Ottawa *vs* le ch. de fer *Canada-Atlantic* au sujet du passage inférieur de la rue Bank. Point de droit.	Appel renvoyé.
1621	Appel de l'ordonnance de la Commission n° 7813, de la *Toronto Railway Company*, concernant améliorations et voies du Canadien-Pacifique et du Grand-Tronc sur la rivière Don. Question du juridiction	Appel renvoyé.
588	Concernant la gare commune de Toronto. Expropriation A. R. Williams. Questions de juridiction	Appel renvoyé.
1604C1309	Robinson *vs* le ch. de fer du Grand-Tronc, taux de 2 sous. Point de droit.	Appel renvoyé.
689	Compagnie du Pacifique *vs* le Grand-Tronc au sujet d'un embranchement, London, Ont. Question de juridiction	Appel renvoyé.
C 1680	*Essex-Terminal* et chemin de fer *W-E. and L. S.* croisement, canton de Sandwich. Point de droit	Appel renvoyé.
1497	T. D. Robinson et le *Canadian Northern.* Petit embranchement à Winnipeg. Question de juridiction	Appel renvoyé.
9527	*Montreal Street Railway* au sujet des taux dans le quartier Mont-Royal. Question de juridiction	Appel maintenu.
C 4719	Le ministère de l'Agriculture, province d'Ontario, *vs* Grand-Tronc, gare à Vineland. Question de juridiction	Appel renvoyé.
C 3322	Au sujet du viaduc de Toronto. Appel par la compagnie du Pacifique-Canadien. Question de droit	Appel renvoyé.
C 4897	Au sujet du clôturage et de garde-bestiaux. Ordonnance n° 7473. Appel par la compagnie du *Canadian Northern.* Question de juridiction	Appel maintenu en partie.
C 4492	Cité de Toronto *vs* compagnie du Grand-Tronc et compagnie du Pacifique. Point de droit	Renvoyé devant la Com.
C 2545	Cité d'Ottawa et comté de Carleton, viaduc du chemin de Richmond. Question de juridiction	Appel renvoyé.
13079	Chemin de fer du Grand-Tronc *vs* chemin de fer *Canadian Northern Ontario*, petit embranch., township de Scarboro, Quest. de juridiction	Appel renvoyé.
C 3269	Chemin de fer du Grand-Tronc et *British American Oil Companies*, taux sur le pétrole. Point de droit	Appel renvoyé.
1519	La Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc et Fort-William, *re* emplacement. Question de juridiction	Appel renvoyé.
11965	La Compagnie de chemin de fer Niagara, Saint-Catharines and Toronto *vs* Davy. Question de juridiction	Appel maintenu.
9527	Tramway de Montréal (Compagnie du chemin de fer du Parc et de l'Ile de Montréal), *re* tarif, quartier Mont-Royal. Question de juridiction.	Appel maintenu.
15580	*Clover Bar Coal Co., Limited,* et Wm. Humberstone *vs* la Compagnie du Grand-Tronc et la *Clover Bar Sand and Gravel Co*	Appel maintenu.
12682	Cause de tarif à Régina	Appel renvoyé.
17963	Grand-Tronc-Pacifique *vs* A. E. Purcell, de Saskatoon, Sask. Question de juridiction	Appel renvoyé.
C 3269	La Compagnie du Pacifique-Canadien *vs* la *British American Oil.* Question de juridiction	Appel renvoyé.
15330 15330.1	Compagnies du Grand-Tronc et du Pacifique-Canadien *vs Canadian Oil Company.* Question de juridiction	Appel renvoyé.
20062	Cie. de chemin de fer *British Columbia Electric,* Cie de chemin de fer *Vancouver, Victoria and Eastern vs* la cité de Vancouver. Question de juridiction	Appel renvoyé.
1487	E. B. Chambers and W. B. G. Phair *vs* la Cie de ch. de fer du Pacifique-Canadien. Question de juridiction	Appel maintenu.

LISTE des causes dont il a été interjeté appel à la Cour Suprême du Canada, etc.—Fin.

N° du dossier.	Sujet.	Décision.
18578	Canadian Northern Railway Company *vs* William A. Taylor. Question de juridiction..........	Déboutée.
19435	Grand Trunk Railway Company *vs* la ville d'Edmonton, Alta. Question de droit..........	Déboutée.
14329·9	Montreal Tramway and Montreal, Park and Island Railway *vs* Lachine, Jacques Cartier and Maisonneuve Railway. Question de juridiction.	Maintenue.
23009	City of Hamilton *vs* Toronto, Hamilton and Buffalo Railway. Question de juridiction..........	Maintenue.
21428	Grand Trunk Railway *vs* Hepworth Silica Pressed Brick Co. Question de droit..........	Déboutée.
12021–70 9437–153	Toronto Railway Company and City of Toronto and Canadian Pacific Railway Company. Question de droit et de juridiction..........	Déboutée.
C 3935	City of Edmonton *vs* Calgary and Edmonton Railway. Question de droit	Déboutée.
16171	Ingersoll Telephone Company et autres compagnies de téléphone indépendantes *vs* Bell Telephone Company. Question de droit..........	Déboutée.
27524	Grand Trunk Railway contre H. Bourrassa, de Laprairie, Qué., contre ordon. 26387, 26 juillet 1917. Question de juridiction et de droit......	Retirée.
13622	Great Northern Telegraph Co., demande l'opinion de la cour sur la question de droit que comporte l'ordonnance générale n° 162........	Pas d'ordonnance formelle.
27840	Gouvernement du Manitoba et J. R. Ashdown Hardware Co., de Winnipeg, au sujet de l'augmentation de 15 cents au tarif du transport. Question de juridiction..........	Pas d'ordonnance formelle.
26981	Canadian Pacific Railway contre le département des Travaux publics d'Ontario, au sujet du passage à niveau du townsh. de Kirkpatrick, Ontario. Question de droit..........	Retirée.
11118	Esquimalt and Nanaimo Railway sur les droit de la ville de Victoria d'avoir accès au pont du quai Victoria. Question de juridiction......	En suspens.
28439	Municipalité de Burnaby, C.-B. contre British Columbia Electric Railway, sur le tarif de commutation. Question de juridiction..........	En suspens.
28950	Cité de Toronto contre Toronto Terminals Railway au sujet de la pression du tuyau qui passe sous les rues Bay, Scott et Yonge de Toronto. Question de droit.	En suspens.
C 3378	Requête de M. Wagenest aux fins de faire statuer par la cour Suprême du Canada dans la question du tarif de commutation de Brampton. Question de droit..........	En suspens.
C 2987	Ottawa Electric Railway contre l'ordonnance de la Commission désapprouvant l'augmentation projetée du tarif des voyageurs. Question de juridiction..........	En suspens.

LISTE des cas d'appel au Gouverneur en conseil, du 1er février 1904 au 31 mars 1919.

N° du dossier.	Sujet.	Décision.
499	Bay de Quinte Railway Crossing, Canadian Pacific Railway à Tweed, Ont.	Déboutée.
1455	James Bay Railway *vs* Grand Trunk Railway, passage à niveau, près de Beaverton, Ont.	Déboutée.
1781	Grand Trunk Railway *vs* cité de Chatham, Ont., passage à niveau dans la ville	Déboutée.
12992	Embranchement de Maniwaki du Pacifique-Canadien, service des trains venant d'Ottawa	Renvoyée à la Commission.
2030	Tarifs de certains chemins de fer du Yukon	Déboutée.
17716	Eperon de la Longue-Pointe du Pacifique-Canadien à travers la ville de Maisonneuve, P.Q	Déboutée.
18787	South Hazelton Townsite *vs* Grand Trunk Pacific Railway	Maintenue.
3452·30	J. Y. Rochester *re* Cameron Bay *vs* Grand Trunk Pacific Railway	Déboutée.
12912	Tunnel de l'avenue du Parc, ville de Saint-Louis, P.Q., *sv* le Pacifique Canadien	Déboutée.
17040	Eperon de Lambton à Weston et le Pacifique-Canadien	Pas d'ordonnance formelle.
C 3322	Affaires du viaduc de Toronto	Déboutée.
12021·70	Cité de Toronto *re* Toronto North Grade Separation	Déboutée.
16177	Canadian Pacific Railway *vs* Mountain Lumber Manufactuers Association contre le tarif de transport du bois de construction	Retirée.
19024	Charles Miller de Toronto *vs* Grand Trunk Pacific Railway, *re* station à Prince George, C.-B	Déboutée.
17716·10	Canadian Pacific Railway *vs* ville de Maisonneuve, Qué., *re* croisements de grande route	Déboutée.
22681·25	Cité de Montréal contre le Nord-Canadien, voie d'évitement, croisant les rues Stadacona et Marlboro, à Montréal, P.Q	Pas d'ordonnance formelle.
21418	Cité de Prince George, C.-B., emplacement de la gare du Grand-Tronc-Pacifique entre les rues Oak et Ash, à Prince George	Déboutée.
21660	Canadian Northern Ontario Railway *vs* Township de Loghboro, Ont.	Déboutée.
26169	Compagnie du Pacifique-Canadien et Nord-Canadien, aiguillage commun au marché public à bestiaux de l'est, à Montréal	Abandonnée.
17040	Appel de la part du Pacifique-Canadien, *re* éperon Lambton à Weston (2e appel)	Déboutée.
27693	Cité de Hamilton contre Grand-Tronc, service des voyageurs sur l'embranchement Nord et Nord-Ouest entre Hamilton et Burlington Beach et la ville de Burlington, Ont.	En suspens.
27840	Appel de la part de la chambre de commerce de Winnipeg contre l'ordonnance de la Commission à l'effet d'autoriser une augmentation générale des taux de transport de 15 pour 100	Déboutée.
28439·3	Ville de Saint-Lambert, P.Q., contre la décision de la Commission datée du 10 juillet 1918 à l'effet d'augmenter les taux du chemin de fer Montreal and Southern Counties	Déboutée.
28230	Avis d'appel par la cité de Hamilton, Ont., au sujet de l'ordonnance de la Commission n° 27843 et l'ordonnance 27857 relative au parc Kinear, à Hamilton, Ont.	En suspens.

APPENDICE "F".

LISTE des ordonnances générales et des circulaires émises par la Commission durant l'exercice clos le 31 mars 1919.

ORDONNANCE GÉNÉRALE N° 215-C.

Relativement à la requête de la compagnie de chemin de fer Oshawa pour obtenir l'approbation de son tarif étalon de transport faisant partie de son maximum de droits par mille.

Dossier N° 27840.21.

Ce tarif étalon de transport ayant été enregistré sur la base accordée par la Commission dans son ordonnance générale n° 213, en date du 26 décembre 1917.

Il est ordonné: Que le tarif étalon du transport au mille de la compagnie de chemin de fer Oshawa, C.R.C. n° 15, devant entrer en vigueur le 15 avril 1918, soit approuvé et est par les présentes approuvé; ce tarif, ainsi que le texte de cette ordonnance, devant être rendu public dans au moins deux éditions hebdomadaires consécutives de la *Gazette du Canada.*

H. L. DRAYTON,
Commissaire en chef.

OTTAWA, le 2 avril 1918.

ORDONNANCE GÉNÉRALE N° 225.

Relativement à la requête de la " Canadian Freight Association " faite au nom de toutes les compagnies de chemins de fer sujettes à l'autorité législative du Parlement du Canada, sous l'autorité de l'article 340 de la Loi des chemins de fer, et sous l'autorité des articles qui peuvent s'y rapporter, à l'effet d'obtenir une ordonnance approuvant la formule du billet de connaissement émis par le gouvernement des Etats-Unis d'Amérique et devant s'appliquer à toutes les expéditions de munitions, matériel de guerre et fournitures faites par, ou au nom de ce gouvernement ou de l'un quelconque de ses entrepreneurs; et pourvoyant à ce que nonobstant les dispositions de l'ordonnance de la Commission n° 41, en date du 15 juillet 1909, la formule ci-haut mentionnée soit employée par ces compagnies de chemins de fer pour ces expéditions.

Dossier n° 3678.40.

Lecture faite des raisons apportées à l'appui de cette requête, et comme il apparaît que ce billet de connaissement doit se conformer aux conditions du billet de connaissement approuvé par ladite ordonnance générale n° 41, en date du 15 juillet 1909—

Il est ordonné: Que la formule du billet de connaissement émise par le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique et devant s'appliquer à toutes les expéditions de munitions, matériel de guerre et fournitures faites par ou au nom de ce Gouvernement, ou par l'un quelconque de ses entrepreneurs, et dont copies se trouvent déposées au bureau de la Commission sous le numéro 3678.40, soit et est par les présentes approuvées, et que, nonobstant les dispositions de ladite ordonnance générale n° 41, en date du quinzième jour de juillet 1909 et que la formule approuvée par les présentes soit en usage auprès de toutes ces compagnies de chemins de fer aux fins de ces expéditions de munitions, matériel de guerre et fournitures.

H. L. DRAYTON,
Commissaire en chef.

OTTAWA, le 3 avril 1918.

ORDONNANCE GÉNÉRALE N° 226.

Relativement à l'ordonnance générale de la Commission n° 199, en date du 24 juillet 1917, requérant de chaque compagnie de chemin de fer sujette à l'autorité législative du Parlement du Canada d'équiper les locomotives employées au trafic de son réseau, entre le coucher et le lever du soleil, de lanternes permettant aux personnes douées d'une vision normale et se trouvant sous l'abri de la locomotive, dans les conditions atmosphériques ordinaires, de distinguer un objet de couleur sombre de la taille d'un homme à une distance de 1,000 pieds ou plus en avant de la locomotive, cette lanterne devant être maintenue en bon état.

Dossier n° 6511.

Lecture faite des raisons soumises ainsi que du rapport et de la recommandation de l'officier en chef du trafic de la Commission.

Il est ordonné: Que ladite ordonnance générale n° 199, datée du 24 juillet 1917, soit et est par les présentes, modifiée par la suppression du chiffre "1,000" dans la septième ligne de l'alinéa 1 de l'ordonnance auquel on devra substituer le chiffre "800".

H. L. DRAYTON,
Commissaire en chef.

OTTAWA, le 4 avril 1918.

ORDONNANCE GÉNÉRALE N° 227.

Relative à la " Loi d'économie de la lumière du jour " de 1918.

Dossier n° 27921.

Attendu que cette loi établit, entre autres choses, que la Commission aura toute autorité d'avancer d'une heure le temps officiel en usage auprès des compagnies de chemins de fer du Canada, y compris les chemins de fer du Gouvernement, pour telle durée que la Commission pourra prescrire, et d'émettre telles ordonnances qui pourront sembler nécessaires pour la mise en vigueur opportune des dispositions de cette loi, en tant que les compagnies de chemins de fer pourront s'en trouver affectées: et

Attendu que le Gouverneur en conseil, par l'ordonnance en conseil n° P.C. 898, datée du 12 avril 1918, prescrivait que cette loi entrerait en vigueur à deux heures du matin, dimanche 14 avril 1918, et demeurerait en vigueur jusqu'à deux heures du matin vendredi 31e jour d'octobre 1918;

Conformément à l'autorité conférée à la Commission en vertu de cette loi, et pour obvier à toute confusion qui pourrait par ailleurs se produire chez le public—

Il est ordonné: Que toutes les compagnies de chemins de fer, y compris les chemins de fer du Gouvernement, soient, et sont par les présentes, averties et requises d'avancer d'une heure le temps officiel actuellement en usage et qui leur sert de règle dans les diverses zones de leurs opérations; ce changement ne devant pas devenir effectif sur les chemins de fer respectifs des compagnies et dans les zones diverses d'opérations avant douze heures du soir, samedi 13 avril et après deux heures du matin, dimanche 14 avril 1918, et devant demeurer en vigueur et effet jusqu'à deux heures du matin, vendredi 31e jour d'octobre 1918.

H. L. DRAYTON,
Commissaire en chef.

OTTAWA, le 12 avril 1918.

ORDONNANCE GÉNÉRALE N° 228.

Relative à la " Loi d'économie de la lumière du jour de 1918 " et à l'ordonnance générale de la Commission n° 227, datée du 12 avril 1918.

Dossier n° 27921.

Il est ordonné que le mot "jeudi" soit substitué au mot "vendredi" là où ce dernier se rencontre dans l'exposé et les parties opérantes de l'ordonnance.

H. L. DRAYTON,
Commissaire en chef.

OTTAWA, le 16 avril 1918.

ORDONNANCE GÉNÉRALE N° 229.

Relative à l'ordonnance générale n° 128 datée du 20 juillet 1914, et à la requête des compagnies de chemins de fer du Grand-Tronc-Pacifique, du Pacifique-Canadien et du Canadian Northern aux fins d'obtenir qu'une prolongation de dix-huit mois soit accordée à la limite de temps pendant laquelle elles doivent équiper leurs wagons de marchandises de dispositifs de sécurité en conformité avec ladite ordonnance générale n° 128.

Dossier n° 11654.

Après avoir entendu les requêtes soumises aux séances tenues par la Commission à Ottawa le 7 mai 1918 en présence de l'aviseur des chemins de fer et des représentants de la fraternité des mécaniciens de locomotives et de la Fraternité des chauffeurs et mécaniciens de locomotives et les représentations exposées:

Il est ordonné: Que les compagnies de chemins de fer soumises à la juridiction de la Commission soient, et sont par les présentes, favorisées d'une prolongation de délai devant courir jusqu'au 30e jour de septembre 1919, pour y exécuter les changements requis en vertu de ladite ordonnance générale n° 128 datée du 20 avril 1914; les compagnies de chemins de fer devant continuer à soumettre comme par le présent à la Commission des rapports mensuels de l'état d'avancement des modifications à apporter pour se conformer aux exigences de ladite ordonnance.

D'ARCY SCOTT,
sous-commissaire en chef.

OTTAWA, le 9 mai 1918.

ORDONNANCE GÉNÉRALE N° 230.

Relative à la communauté d'aiguillage pour le trafic des marchandises.

Dossier n° 6713. Casier n° 2846.

En vertu de l'autorité qui lui a été conférée par la loi des chemins de fer, la Commission rescinde par les présentes son ordonnance n° 4988 (ordonnance générale n° 11), datée du 8e jour de juillet 1908, et ordonne et statue ce qui suit:

1. Aux fins d'interprétation, application et mise en vigueur de cette ordonnance:

(a) " Aiguillage commun " indique le mouvement des marchandises en wagons entre les voies de déchargement ou de chargement d'une compagnie

de transport ci-après appelée la "compagnie de transport terminale", et le point d'échange avec une autre compagnie de transport par laquelle, seule ou conjointement avec une autre compagnie de transport, cette marchandise a été transportée de son point d'expédition ou doit être transportée à sa destination, appelée ci-après, seule ou conjointement, la "compagnie de transport de ligne", la compagnie de transport terminale et la compagnie de transport de ligne qui fait échange avec la compagnie terminale étant à la juridiction de la Commission; ledit mouvement étant exécuté avec ou sans l'assistance d'une compagnie intermédiaire de transport soumise ou non à la juridiction de la Commission, ci-après appelée la compagnie "intermédiaire".

(b) " Raccordement " indique la jonction entre la compagnie terminale et la compagnie de ligne, ou entre la compagnie terminale et l'intermédiaire la plus rapprochée du point de chargement ou de déchargement du wagon.

2. Cette ordonnance ne s'applique pas,—

(a) Aux voies employées par la compagnie terminale pour le transfert de la marchandise entre les wagons et son entrepôt de marchandises, ou pour les fins de transbordement de wagon à wagon en dehors des voies par ailleurs destinées exclusivement à ses propres fins d'opérations, hormis les voies jumelles;

(b) Aux mouvements conjoints commençant et finissant au même terminus ou groupe de termini ou avoisinant les districts d'aiguillage;

(c) Aux wagons qui ayant été déjà aiguillés en commun pour les fins de déchargement, sont considérés comme devant être déchargés ailleurs dans les limites du même terminus ou groupe de termini.

3. Sujet aux dispositions de l'article 14, les compagnies de transport devront en tout temps, suivant leurs prérogatives, assurer un service d'aiguillage commun égal au service accordé à leur propre trafic partout où les facilités d'aiguillage commun sont, ou peuvent ci-après être, assurées dans les circonstances et moyennant les droits prescrits par les présentes:

Pourvu qu'aucune compagnie terminale ou intermédiaire ne soit mise en demeure de ce fait d'accomplir aucun mouvement dépassant les distances prescrites dans les présentes, et que ces distances soient en dehors de l'emplacement de l'échange ainsi que des limites du parc ou des frontières.

4. Le droit du sujet intermédiaire soumis à la juridiction de la Commission ne devra pas dépasser, sans égard au poids, trois dollars par wagon pour toute distance dans les limites de trois milles et pour trois milles, ou trois dollars et cinquante cents par wagon pour toute distance dépassant trois milles et allant jusqu'à quatre milles et pour la distance de quatre milles.

5. Si la marchandise est chargée ou déchargée sur des voies de garage privées se raccordant avec le chemin de fer de la compagnie de transport ou venant directement d'un établissement industriel ou dirigé directement vers cet établissement, élévateur ou parc aboutissant à ses voies (généralement connues comme voies de garage industrielles), ou à l'intérieur de tout parc à bestiaux public, le droit dû à la compagnie terminale ne devra pas dépasser un cent par 100 livres pour le poids réel du wagon, sujet au poids minimum du tarif des compagnies de transport, pour toute distance moindre que quatre milles et comprenant quatre milles du point de raccordement; mais la compagnie terminale aura droit à une imposition minima de trois dollars par chargement de marchandises entrant dans les septième, huitième et dixième classes de la classification canadienne des marchandises, et cinq dollars par chargement pour toute autre marchandise.

6. Le droit à prélever par la compagnie terminale sur toute marchandise autre que celle désignée à l'article 5, y compris les marchandises allant aux voies jumelles ou en

revenant, ne devra pas dépasser deux cents par 100 livres pour le poids réel des marchandises, sujet au poids minimum du tarif de la compagnie de ligne, pour toute distance moindre que quatre milles et allant jusqu'à quatre milles à partir du point d'échange; la compagnie terminale aura cependant droit à une imposition minima de six dollars par wagon.

7. Un chiffre pas moindre que ne comporte le tableau suivant de proportions des droits prescrits dans les présentes devra entrer dans le tarif de la compagnie de transport de ligne et le reste devra constituer une addition à ce tarif:—

(a) La moitié des droits imposés par la compagnie terminale en vertu de l'article 5 comme le comporte l'article 9.

(b) Des droits prescrits à l'article 6 la moitié des droits alloués à l'article 5, comme le comporte l'article 9, comme si le mouvement allait vers les voies de garage privées ou en revenaient.

(c) La moitié des droits indiqués dans les présentes ou de droits moins élevés de chaque intermédiaire, s'il s'en trouve, soumis ou non à la juridiction de la Commission.

Il est pourvu que la compagnie de ligne peut, à moins que ses tarifs soient plus bas, imposer et percevoir douze dollars par wagon en retour de son service entre le point de raccordement et le point d'expédition ou de destination alors qu'en raison de ce travail les droits de passage sur sa ligne seraient par ailleurs moindres que ce montant.

8. Les droits appropriés indiqués ci-dessus ne devront pas être dépassés pour les distances ci-contre spécifiées dans chaque direction de traction d'aller et de retour par la compagnie de ligne pour le trafic de transit sur la soi-disant ligne extérieure, et la compagnie de ligne devra se conformer aux dispositions d'absorption de l'article 7 excepté quand son tarif direct équivaut à la somme de son tarif public pour le point d'arrêt, aller et retour.

9. Si l'on a recours à un wagon supplémentaire, généralement connu sous le nom de " oisifs " à seule fin de servir de prolonge pour le transport d'articles de longueur considérable portés sur un wagon plate-forme, la compagnie terminale ne devra pas imposer plus que les deux tiers des droits appropriés prescrits ci-contre pour un poids minimum visé par le tarif de la compagnie de ligne, mais cette compagnie terminale aura le droit de percevoir un minimum de trois dollars par wagon. Au cas où ce " oisifs " serait installé entre deux wagons au cours du même travail aux fins de supporter un fardeau de longueur considérable en allégeant la charge des deux wagons, on ne devra le faire entrer qu'une fois en ligne de compte.

10. On ne devra percevoir aucun droit à l'occasion de l'aiguillage du wagon vide. Si le wagon est chargé pour l'aller et le retour, les droits d'aiguillage commun seront portés aux mouvements d'aller et retour.

11. Sujet aux dispositions de l'article 14, rien en ceci ne devra s'opposer à ce que la compagnie de ligne retire le ou les droits entiers imposés pour fins d'aiguillage commun du trafic de compétition, pourvu que la nature du trafic et du service ainsi rétribués soit clairement définie à son tableau de tarif.

12. Le trafic allant aux Etats-Unis et en revenant devra être conforme aux conditions de cette ordonnance au point d'expédition ou de destination en Canada.

13. Si l'on met au jour un tarif d'exception devant s'appliquer seulement au mouvement d'aller ou de retour sur les voies de la compagnie de ligne, le tarif ordinaire qui comprend le droit d'aiguillage commun devra être clairement indiqué au même tableau, et le tarif d'aiguillage ne devra pas dépasser le tarif ordinaire de plus du droit approprié prescrit ci-contre en retour de l'aiguillage commun.

14. Hormis comme statué ci-après, les droits prescrits ci-contre ne devront pas servir à priver la compagnie de ligne primitive du transport, par route raisonnable, des marchandises chargées ou à charger, sur son chemin de fer y compris les voies de ga-

rage rattachées à celle-ci, pourvu que cette compagnie assure au point de destination, par elle-même ou grâce à ses possibilités de raccordement ou par voie d'aiguillage commun, une livraison identique et des installations proportionnelles à celles dont dispose la compagnie compétitrice et à des conditions aussi favorables.

S'il est indiqué expressément par un expéditeur que tel wagon doit être aiguillé en commun avec tel autre chemin de fer, nonobstant la possibilité que possède la compagnie initiale de faire ce travail comme pourvu ci-haut, la compagnie initiale peut, en lieu et place des droits par ailleurs indiqués dans les présentes, imposer et percevoir son tarif ordinaire public au point d'échange des lignes, ce tarif devenant supplémentaire à l'imposition faite à l'expéditeur.

Il est cependant statué que si ladite compagnie initiale néglige ou manque de fournir à l'expéditeur un wagon dans les quarante-huit heures après demande faite, ou si cette compagnie se trouve du fait de l'activité du trafic sur sa propre ligne empêchée de rendre le service requis, l'expéditeur peut exiger de la compagnie initiale qu'elle accepte et installe, et ladite compagnie devra ainsi accepter et installer, un wagon vide appartenant à une autre compagnie auquel cas le mouvement d'amenée du wagon vide et celui de sortie du wagon plein devra être effectué conformément aux dispositions des articles 10 et 5 ou 6, suivant le cas.

L'imprimé devant donner effet à cette ordonnance devra être rendu public et mis au dossier pour entrer en vigueur le premier jour de juillet 1918.

H. L. DRAYTON,
Commissaire en chef.

OTTAWA, le 17 mai 1918.

ORDONNANCE GÉNÉRALE N° 231.

Relative à l'article 246 de la Loi des Chemins de fer, telle que modifiée au chapitre 37 des Lois 7-8 George V, article 4, visant le transport de fils de fer et câbles le long ou en travers des voies de compagnies de chemins de fer placées sous la juridiction de la Commission.

Casier n° 4704.

Sur le rapport et la recommandation de l'ingénieur électricien de la Commission,—
Il est ordonné:

1. Que les conditions et le devis établis à l'imprimé ci-annexé, sous la rubrique: "Règlements visant l'érection de fils de fer le long ou en travers des chemins de fer", soient et sont par les présentes, adoptés et confirmés comme constituant les conditions et les devis applicables à l'érection, à l'installation ou à l'entretien de lignes électriques, fils de fer, ou câbles le long ou en travers de tous chemins de fer soumis à la juridiction de la Commission, la première partie s'appliquant dans le cas où la ligne ou les lignes, le fil ou les fils de fer, le ou les câbles, est on sont installés le long ou en travers du chemin de fer; la seconde partie s'appliquant dans le cas où la ligne ou les lignes, le fil ou les fils de fer, le câble ou les câbles, est ou sont installés sous le chemin de fer.

2. Que toute ordonnance de la Commission permettant d'ériger, installer ou entretenir toute ligne ou lignes, fil ou fils de fer, câble ou câbles, le long ou en travers du chemin de fer et ayant trait aux "règlements visant l'érection de fils de fer le long ou en travers des chemins de fer", devra être tenue pour signifier qu'elle s'applique aux conditions et devis établis dans cette partie dudit imprimé visant le mode autorisé de traversée du chemin de fer.

3. Que toute ordonnance de la Commission aux fins de permettre l'érection, l'installation ou l'entretien de toute ligne ou lignes, fil ou fils de fer, câble ou câbles, le long ou en travers de tout chemin de fer soumis à la juridiction de la Commission,

devra, à moins d'instruction contraire, être tenue comme permettant d'ériger, installer et entretenir ces lignes, fils de fer ou câbles suivant les conditions et le devis établis dans la partie de l'imprimé s'y rapportant, ces conditions et devis devant être pris comme incorporés dans toute ordonnance de cette nature sans nécessité d'avoir à s'y référer, sujet toutefois à tel changement ou à telle modification intrinsèque que pourra indiquer cette ordonnance.

4. Que l'ordonnance générale n° 113 de la Commission, datée du 5 novembre 1913, aux fins d'approuver les "Règlements relatifs aux fils de fer placés en travers des chemins de fer" ainsi que les conditions et les devis adoptés de ce fait, soit, et est par les présentes, rescindée.

H. L. DRAYTON,
Commissaire en chef.

OTTAWA, le 6 mai 1918.

CÉDULE.

Avis aux requérants.

Quand la permission de la compagnie intéressée est refusée et qu'il devient nécessaire de s'adresser à la Commission, expédiez au secrétaire de la Commission (franc de port), en même temps que votre demande, trois copies d'un graphique ou esquisse de dimensions allant de 8 à 10 pouces et indiquant:

(*a*) L'emplacement des poteaux ou tours, ou l'emplacement du tuyau souterrain dans ses rapports avec la voie; la dimension des poteaux ou tours ainsi que le matériel ou les matériaux qui entrent dans leur confection.

(*b*) Le nombre projeté de fils de fer ou câbles, la distance qui les sépare de la voie ainsi que la méthode suivie pour rattacher les conducteurs aux isolateurs.

(*c*) L'emplacement de tous autres fils de fer adjacents ou de traverse et de leurs supports.

(*d*) Le potentiel maximum, en voltage, entre les fils de fer, le potentiel entre les fils de fer et le sol ainsi que le maximum de courant à transmettre en ampères.

(*e*) Le genre et la grosseur des fils ou conducteurs en question.

(*f*) Indiquer, sur les circuits de 10,000 volts ou plus, la méthode employée pour protéger les conducteurs contre les arcs à l'endroit des isolateurs.

(*g*) Le nombre d'isolateurs qui supportent les conducteurs. (Voir aussi " J " des devis.)

NOTE.—Ecrivez bien distinctement les nom, nombre, date, et signez bien lisiblement sur le graphique. Indiquez exactement l'emplacement des lignes ou fils de fer sur le dessin en établissant la distance en milles de la station de chemin de fer la plus rapprochée—N.E.S. ou O.—de façon que cet endroit puisse se retracer facilement.

CONDITIONS ET DEVIS RÉGLEMENTAIRES RELATIFS AUX FILS PLACÉS EN TRAVERS DES VOIES.

PARTIE I. — CROISEMENTS SUPÉRIEURS (FILS, CÂBLES, ETC.)

Conditions.

1. Le requérant devra, à ses propres frais, ériger et installer les lignes, fils de fer, câbles ou conducteurs dont l'installation est autorisée le long ou en travers dudit chemin de fer, et devra en tout temps, à ses propres frais, les entretenir en bon état et condition et à la hauteur spécifiée sur le dessin, et conformément aux devis ci-après

établis, de sorte qu'il ne soit en aucun temps causé de dommages à la compagnie qui possède, exploite ou emploie ledit chemin de fer ni à personne légalement installé sur ce chemin de fer ou l'employant, et devra prendre tous les moyens nécessaires et veiller soigneusement à empêcher que ces lignes, fils de fer, câbles ou conducteurs ne pendent plus bas que la hauteur spécifiée.

2. Le requérant devra en tout temps indemniser complètement la compagnie qui possède, exploite ou emploie ledit chemin de fer pour, du fait, ou contre perte, dommage et frais auxquels ladite compagnie peut se trouver exposée du fait d'un dommage ou tort causé à des personnes ou à la propriété de quelqu'un par l'un de ces fils de fer ou câbles ou autres travaux quelconques ou installations indiqués ci-contre, du fait que ces fils ou câbles n'ont pas été installés suivant les conditions et les dispositions de cette ordonnance, et pour tout dommage ou tort nés du fait de l'imprudence, de la négligence ou du manque d'habileté des employés ou agents du requérant.

3. On ne devra jamais exécuter aucun travail sous l'autorité de cette ordonnance qui puisse de quelque façon obstruter retarder ou embarrasser les opérations ou la sécurité des trains ou des marchandises dudit chemin de fer.

4. Là où, pour les fins de construction de cette ligne ou d'installations de ce fil de fer, il devient nécessaire d'ériger des poteaux entre les rails du chemin de fer, le requérant, avant de commencer aucun travail, devra en donner à la compagnie possédant, exploitant ou employant ledit chemin de fer un avis écrit au moins soixante-douze heures d'avance, et ladite compagnie de chemin de fer aura le plein droit de nommer un inspecteur sous la surveillance duquel les travaux susdits seront faits et dont la rémunération au taux de pas plus de trois dollars sera aux frais du requérant. Là où le requérant est une municipalité et que les travaux exécutés sous sa juridiction se font sur le grand chemin, la rémunération de l'inspecteur sera aux frais de la compagnie de chemin de fer.

4. (*a*) Il ne sera pas cependant nécessaire que le requérant fasse parvenir un avis écrit à la compagnie de chemin de fer comme ci-dessus pour ce qui a trait à des travaux rendus nécessaires pour fins de réparations ou d'entretien des lignes ou des fils de fer quand la chose se produit du fait d'urgence imprévue.

5. Là où les fils de fer ou câbles doivent être érigés sur le chemin de fer et installés au-dessus, au-dessous ou parallèlement à des fils déjà installés soit entre l'arche ou les arches qui doivent s'élever sur le chemin de fer soit entre les arches adjacentes ou qui font vis-à-vis, le requérant devra alors prendre toutes les précautions qui pourront paraître nécessaires à l'ingénieur de la Commission.

6. Rien dans ces conditions ne devra nuire à la compagnie possédant, exploitant ou employant le chemin de fer ou lui enlever le droit d'avoir recours en tout temps à l'emploi de l'énergie électrique ou de toute autre énergie propulsive et d'installer et conserver le long, au-dessus, sur, ou au-dessous de son droit de passage les poteaux, lignes, fils de fer, câbles, tuyaux, conduits, et autres installations et dispositifs qui peuvent paraître nécessaires ou utiles pour les fins susdites. L'adjudication des frais d'enlèvement, changement dans l'emplacement ou la construction des poteaux, lignes, fils de fer, câbles ou autres installations du dispositif érigé par le requérant le long, au-dessus ou au-dessous des voies de ladite compagnie de chemin de fer, et nécessités par toute cause spécifiée dans cet alinéa, sera faite par la Commission sur la demande d'une des parties en cause.

7. Tout différend surgissant entre le requérant et ladite compagnie de chemin de fer sur le mode d'érection, d'installation ou d'entretien de ces fils de fer ou câbles en usage ou en réparation, sera soumis à l'ingénieur de la Commission dont le jugement sera définitif.

8. Les fils de fer ou les câbles du requérant devront être érigés, installés et entretenus conformément au graphique approuvé par la Commission et le devis joint au graphique. Si le graphique et le devis diffèrent l'un de l'autre, ce dernier aura la

priorité à moins qu'un document spécifique allant au contraire ne se trouve dans l'ordonnance de la Commission.

9. Partout où la ligne d'une compagnie de chemin de fer sera construite parallèlement ou au-dessous des fils de fer ou câbles d'une compagnie de télégraphe ou de téléphone, les travaux de la compagnie de télégraphe ou de téléphone devront être menés conformément au devis ci-dessus, et tout changement nécessité pour cette mise en conformation sera exécuté par les soins de la compagnie de télégraphe ou de téléphone aux frais de la compagnie de chemin de fer.

LIGNES ÉLEVÉES—DEVIS.

A. *Etiquetage des poteaux.*—Les poteaux, tours, ou autres structures portant des fils de fer de chaque côté du chemin de fer et adjacents aux traverses à niveau devront être munis d'étiquettes solides indiquant (*a*) le nom de la compagnie ou de la personne possédant ou entretenant ces installations, et (*b*) le maximum du voltage qui existe entre les conducteurs; les caractères d'écriture des étiquettes devront se distinguer facilement du sol.

B. *Lignes séparées.*—On ne devra pas ériger ou entretenir deux ou plus de deux lignes séparées aux fins de transmission de l'énergie électrique sur le même plan vertical. Le terme " lignes " tel qu'employé ci-contre, désignant la combinaison de conducteurs et de poteaux leur servant de support, tours et accessoires.

C. *Emplacement des poteaux, etc.*—Les poteaux, tours ou autres structures de support de fils de fer devront être installés en général à une distance du rail pas moindre que l'équivalent de la longueur des poteaux de structure. Les poteaux, tours ou autres structures de support des fils ne doivent pour aucune raison être installés à moins de 12 pieds du rail d'une ligne principale ou moins de 6 pieds du rail d'une voie de garage. Sur l'emplacement des voies de garage de chargement, il faudra laisser suffisamment d'espace à la route.

D. *Enfoncement et résistance des poteaux.*—Les poteaux, ne devant pas avoir moins de 50 pieds de long, ne devront pas avoir moins de 6 pieds en terre et les poteaux de plus de 50 pieds de long ne devront pas avoir moins de 7 pieds en terre ferme. Les poteaux dont les côtés offrent quelque défectuosité devront être renforcés d'une cuirasse et de fils de retenue. Les poteaux devront avoir au moins 7 pouces de diamètre au sommet — les poteaux de cèdre des montagnes devant avoir au moins 8 pouces au sommet. Sur les terrains mous les poteaux doivent être enfoncés de façon à obtenir la même somme de sécurité qu'en suivant les directions ci-dessus relatives à l'enfoncement solide des poteaux dans la terre. Là où la ligne se trouve placée dans un territoire où les herbes en feu ou autres causes d'incendie pourraient les atteindre, les poteaux de bois devront être recouverts d'une couche de matière ignifuge sûre, comme le ciment déposé sur une épaisseur d'au moins deux pouces depuis l'extrémité du poteau jusqu'à au moins 5 pieds au-dessus du niveau du sol. Les structures de bois devront posséder un facteur de sécurité de cinq.

E. *Enfoncement et solidité des autres structures.* — Les tours ou autres structures devront être solidement installées sur un fonds de pierre, métal, ciment ou pieux ou sur des fondations. Les structures métalliques ou de ciment devront posséder un facteur de sécurité de quatre.

F. *Longueur de l'arche.* — L'arche doit être aussi courte que possible, en compatibilité avec les règlements d'enfoncement et d'emplacement des poteaux et tours.

G. *Accessoires de poteaux de bois pour les lignes de télégraphe, téléphone ou autres de basse tension.* — Les poteaux installés de chaque côté du chemin de fer doivent être dotés d'une traverse double de dimensions pas moindres que 3 pouces par 4 pouces, chacune possédant des chevilles de bois de 1¼ pouce fichées en croix ou quelque autre

support plus résistant ainsi que des isolateurs convenables; les traverses doivent être solidement fixées au poteau par une mortaise au moyen d'une cheville de pas moins de $\frac{5}{8}$ de pouce fichée dans le poteau; les traverses portant plus de deux fils ou un câble doivent porter deux ceintures en fer résistant ou en bois dur rattachées aux traverses par des chevilles de $\frac{3}{8}$ de pouce ou plus et au poteau par une cheville de $\frac{3}{8}$ de pouce ou plus.

H. *Accessoires de tous poteaux, tours ou autres structures.*—Toutes les structures de support de fils de fer doivent être dotées d'accessoires approuvées par l'ingénieur de la Commission.

I. *Crampons.*—Là où les traverses sont en usage, il faudra placer des crampons de fer à leurs deux extrémités et les y fixer solidement. Ces crampons devront être placés de façon à pouvoir recevoir le fil au cas où ce dernier se détacherait des isolateurs.

J. *Isolateurs.* — Tous les fils ou conducteurs servant à la transmission de l'énergie électrique le long ou en travers d'un chemin de fer doivent être soutenus par des isolateurs sûrs et solidement liés à ces derniers.

Les fils ou conducteurs des circuits de 10,000 volts (ou plus) doivent être soutenus par des isolateurs en état de recevoir deux fois et demie le voltage maximum devant entrer dans la conduite ordinaire des opérations. Une déclaration assermentée touchant l'essai auquel on a soumis les isolateurs et la description des appareils ayant servi à ces essais devra être fournie par le requérant. Les essais sur lesquels on exige qu'il soit fait rapport sont les suivants:

J*a*. *Essai du piquage ou de la rupture.* — Les isolateurs ayant été plongés dans de l'eau pendant sept jours, immédiatement avant le jour de l'essai et jusqu'à ce jour même, devront être soumis pendant cinq minutes à un potentiel de deux fois et demie (2·5) le potentiel maximum de la ligne sur laquelle ils doivent servir.

J*b*. *Essai des reflets.*—Indiquer les potentiels employés pour amorcer l'arc ou l'étincelle à la surface de l'isolateur entre le conducteur et le point de support de l'isolateur avec surface (1) sèche et (2) humide.

K. *Hauteur des fils (a) Conducteurs à basse tension.* — Le conducteur le moins élevé ne doit pas être installé à moins de 25 pieds du sommet du rail aux arches de 145 pieds de hauteur; il faudra assurer une distance additionnelle de 2½ pieds entre les rails ou autres fils pour chaque 20 pieds ou fraction de pied de longueur additionnelle d'arche. Les termes " basse tension ", tels qu'employés ci-contre doivent désigner les conducteurs de télégraphe, téléphone et autres installations de signaux du même genre, aussi bien que les conducteurs rattachés à des circuits secondaires isolés au sol de transformateurs moindres que 350 volts.

K*b*. Tous conducteurs primaires, secondaires, souterrains et alimentateurs de chemins de fer devront être maintenus à au moins 30 pieds au-dessus du sommet du rail, hormis là où il existe des dispositions spéciales visant les fils de trolleys.

K*c*. Les conducteurs de haute tension, ceux entre lesquels il entre un potentiel de 10,000 volts ou plus, doivent être maintenus à au moins 35 pieds au-dessus du sommet du rail.

L. *Espacement.*—Il faudra conserver des espacements sûrs entre tous les conducteurs et en tout temps. La distance suivante devra être assurée autant que possible; au moins 3 pieds d'espacement des fils de basse tension; au moins 5 pieds entre les fils de basse tension, primaires, secondaires, souterrains et alimentateurs de chemins de fer chargés de moins de 10,000 volts; au moins 10 pieds entre les fils de haute tension et toutes les autres lignes.

M. *Fils de retenue.*—Les fils de retenue installés aux passages à niveau doivent être au moins aussi résistants que le fil d'acier galvanisé à jauge réglementaire à 7 brins n° 16 de Stub ou New British, et devront être clairement étiquettés comme tels sur le graphique accompagnant la requête. Il faudra placer un ou plus d'un isolateur

à tension à l'intérieur de tous les fils de retenue; l'isolateur de moindre tension ne devant pas être situé à moins de 8 pieds de terre.

N*a*. *Fils de fer et autres conducteurs.*—Là où des fils de téléphone, télégraphe, signaux ou fils de basse tension de même nature découverts sont tendus à travers un chemin de fer, ces fils devront consister en fils de cuivre ou fils d'acier cuivrés, d'un diamètre pas moindre que ·092 de pouce n° 13 New British à jauge réglementaire. Le fil doit être solidement fixé aux isolateurs au moyen d'un fil d'attache de pas moins de 20 pouces de longueur et d'un diamètre égal au fil de ligne.

N*b*. Là où entre dans le circuit un fil d'acier ou de fer galvanisé n° 9, B.W.G. ou plus gros, et quand nul danger ne se prévoit d'une détérioration devant provenir de la fumée ou autres gaz, l'emploi de ce fil peut être conservé au passage à niveau.

N*c*. Là où un certain nombre de fils caoutchoutés sont tendus en travers d'un chemin de fer, on pourra en constituer un câble en les enroulant les uns les autres ou en les réunissant par tout autre moyen et en rattachant le tout solidement aux poteaux.

N*d*. Les fils ou autres conducteurs servant à la transmission de l'énergie électrique pour fins autres que le télégraphe, le téléphone ou signaux à basse tension de nature identique, devront être constitués d'au moins sept fils de matériel possédant une résistance extensible combinée équivalente ou supérieure à un fil de cuivre à haute tension n° 4 Brown and Sharpe. Ces conducteurs devront être maintenus au-dessus des fils de basse tension au passage à niveau, ils devront être purs de tout nœud ou épissures et devront porter au moins une arche entière de ligne au delà des poteaux ou tours de chaque côté du chemin de fer.

N*e*. Les fils ou autres conducteurs sujets aux potentiels de 10,000 volts ou plus doivent être renforcés de crampons, planches protectrices, enveloppes ou de toute autre protection à l'endroit des isolateurs au gré de l'ingénieur de la Commission.

N*f*. Les conducteurs destinés à des ouvrages autres que ceux de basse tension doivent posséder un facteur de sécurité de deux là où ils sont recouverts de glace ou de neige fondue à une profondeur d'un pouce et exposés à un vent de 8 livres de pression par pied carré sur le diamètre recouvert de glace.

N*g*. Tous les conducteurs doivent avoir leurs extrémités cachées ou si bien retenues aux isolateurs qui les supportent de chaque côté du croisement qu'ils ne peuvent sortir de leur gaîne.

O. *Position des fils.*—Les fils ou conducteurs de potentiel peu élevé doivent être installés et maintenus au-dessous de ceux qui possèdent un potentiel plus élevé et qui peuvent se trouver fixés aux mêmes poteaux ou tours.

P. *Fils de trolleys.*—Les fils de trolleys installés aux passages à niveau doivent être pourvus d'un garde-trolley aménagé de telle sorte qu'il puisse conserver le contact électrique à la roue du trolley ou à tout autre dispositif de roulement, de glissage ou de frottement. Le fil du trolley, la garde-trolley et leurs supports doivent être maintenus à au moins 22 pieds et 6 pouces au-dessus du sommet des rails.

Q. *Câble.*—Le câble doit être supporté par un fil de suspension d'une force de résistance équivalente à au moins sept fils de fil d'acier galvanisé n° 13, Stub ou New British à jauge réglementaire. Là où il entre une traverse, les fils de suspension doivent être fixés à un crochet de fer de ⅝ de pouce ou plus, ou, si la traverse est fixée à des poteaux, les fils doivent être liés à un crochet tournevire de fer malléable ou encore plus résistant introduit de part en part des poteaux, le câble devant être fixé au fil de suspension au moyen de bouts de câble pas plus éloignés l'un de l'autre que de 20 pouces. Les câbles à isolateur de caoutchouc de moins de ¾ de pouce de diamètre peuvent être supportés par un fil de suspension de pas moins de sept fils d'acier galvanisé n° 16 Stub ou New British à jauge réglementaire. Le terme "câble" tel qu'employé ci-contre, désignant un certain nombre de conducteurs isolés réunis.

PARTIE II—LIGNES SOUTERRAINES.

Conditions.

1. La ligne ou les lignes, le fils ou les fils, devront longer ou traverser le chemin de fer conformément au graphique approuvé, et un tuyau ou des tuyaux, un conduit ou des conduits, un câble ou des câbles, devront sur toute la largeur du droit de passage contigu au grand chemin, être enfouis à la profondeur exigée par le devis ci-après exposé et devront être installés et entretenus en conformité avec ce devis.

2. Tous travaux se rattachant à l'enfouissage et à l'entretien de chaque tuyau, conduit ou câble, ainsi que la surveillance de ces travaux seront à la charge du requérant, de même que tous déboursés engendrés par ces travaux; cependant il ne sera en aucun temps procédé à aucun travail qui soit de nature à nuire, à cause des délais ou des difficultés à la circulation ou à la sécurité des trains, des marchandises ou de tout ce qui peut être transporté sur ce chemin de fer.

3. Le requérant devra en tout temps entretenir chaque tuyau, conduit ou câble en bon état, afin que nul dommage ne soit causé en aucun temps à la propriété de la compagnie de chemin de fer et que nulle de ses voies ne soit obstruée ou que rien ne nuise à l'utilité ou à la sécurité des voies relativement à l'exploitation du chemin de fer, ou que la compagnie de chemin de fer ne rencontre de ce fait aucun empêchement à l'usage plein et entier de même qu'à son entière liberté d'action.

4. Avant la mise en train d'aucun travail d'enfouissement, d'enlèvement ou de réparation des tuyaux, conduits ou câbles, le requérant fournira à la compagnie de chemins de fer un préavis écrit d'au moins soixante-douze heures de ses intentions, en le faisant accompagner d'un graphique et d'un profil de la partie du chemin de fer en jeu indiquant l'emplacement prévu du tuyau ou de la conduite ainsi que des travaux s'y rattachant, et la compagnie de chemin de fer aura le plein droit de s'assurer les services d'un inspecteur chargé de voir à ce que le requérant, dans l'accomplissement des travaux, se conforme en tous points aux termes et conditions de cette ordonnance et dont la rémunération basée sur le pied de pas plus que $3 par jour sera à la charge du requérant. Là où le requérant est une municipalité et que le passage à niveau se trouve sur la grande route placée sous sa juridiction, la rémunération de l'inspecteur sera à la charge et aux frais de la compagnie de chemin de fer.

4*a*. Il ne sera cependant pas nécessaire que le requérant fournisse un préavis écrit à la compagnie de chemin de fer, comme ci-haut, pour ce qui a trait aux travaux rendus nécessaires par les réparations ou l'entretien de la ligne là où ces travaux sont nécessités par une raison d'urgence imprévue.

5. Le requérant devra en tout temps indemniser en entier la compagnie qui possède, exploite ou emploie ledit chemin de fer pour toute pertes, tous frais, dommages et dépenses auxquels ladite compagnie peut être exposée du fait de dommages ou accidents causés par elle à des personnes ou à des propriétés par un tuyau, un conduit ou un câble ou tous travaux ou installations relatifs à ces travaux, ou du chef de l'ordonnance autorisant les travaux concédés, à la suite de défectuosités dans leur enfouissement ou leur construction par rapport aux termes et dispositions de ladite ordonnance, pour toute ordonnance ou ordonnances de la Commission relative à l'entreprise, aussi bien que pour tout dommage ou tort résultant de l'imprudence, de la négligence ou du manque d'habileté de la main-d'œuvre chez les employés ou les agents du requérant.

6. Rien dans ces conditions ne devra tourner au préjudice ou à l'amoindrissement de droit de la compagnie qui possède, exploite ou emploie ledit chemin de fer à adopter en tout temps l'usage de l'énergie électrique ou autre et d'installer et entretenir sur, au-dessus et au-dessous dudit droit de passage les poteaux, fils, tuyaux et autres accessoires et installations qui peuvent être nécessaires ou utiles à ces fins. L'adjudication des frais d'enlèvement, de changement d'emplacement ou de construction des tuyaux conduits, fils ou câbles installés ou enfouis par le requérant et dont la nécessité pro-

vient de ce à quoi se rapporte cet alinéa, sera établie par la Commission à la demande de la partie en cause.

7. Tout différend s'élevant entre le requérant et la compagnie qui possède, exploite ou emploie ledit chemin de fer sur la façon dont les tuyaux, conduits ou tous travaux ou accessoires indiqués ci-contre sont enfouis, entretenus, renouvelés ou réparés, devra être soumis à l'ingénieur de la Commission dont la décision sera sans appel et devra lier toutes les parties.

LIGNES SOUTERRAINES.—DEVIS.

AA. *Conduits.*—Il est permis de faire usage d'argile vitrifiée, de bois créosoté, de tuyau métallique, de câble armé ou de conduit de fibre.

BB. *Profondeur.*—L'excavation devra être d'une profondeur telle qu'elle permette au conduit d'avoir sa surface à au moins trois pieds au-dessous de la partie inférieure de la traverse de chemin de fer.

CC. *Enfouissement.*—Le conduit ou tuyau devra être posé sur un fond de trois pouces d'épaisseur de béton mélangé dans la proportion de une partie de ciment, trois de sable et cinq de pierraille ou gravier. Là où la pierre entre en ligne, elle doit avoir une taille qui lui permette d'entrer dans un anneau d'un pouce. Les conduits posés, le tout doit être encaissé sous une épaisseur de 3 pouces, à la surface et sur les côtés, de béton mélangé dans les mêmes proportions que ci-dessus.

Là où la voie passe sur un remblai il est loisible de faire traverser ce dernier par un tuyau.

DD. *Remplissage.*—L'excavation doit être remplie avec grand soin et la terre à la surface et sur les côtés doit être foulés énergiquement.

EE. *Protection.*—Le requérant doit en tout temps voir à la protection sûre de l'excavation.

ORDONNANCE GÉNÉRALE N° 232.

Relative à la requête de l'Association des manufacturiers canadiens à l'effet d'obtenir une ordonnance pour refuser l'augmentation du poids minimum de cargaison entière de tan publiée dans le supplément n° 8 au tableau du tarif C.P.C n° E-3225 de la compagnie du Pacifique-Canadien, et dans le supplément n° 1 au tableau du tarif C.R.C. n° E-3477 de la compagnie de chemin de fer Grand-Tronc.

Dossier n° 19475.41

Après avoir entendu la requête à la séance de la Commission à Ottawa, le 20 novembre 1917, l'Association des manufacturiers canadiens, l'Association canadienne du fret et les compagnies de chemins de fer du Grand-Tronc, du Pacifique-Canadien et du Nord-Canadien s'étant fait représenter à l'audience, et les raisons alléguées; et après avoir pris lecture d'autres considérations soumises,—

Il est ordonné: Que le poids minimum de cargaison entière de tan, transporté sur wagons plate-forme ou wagons à bestiaux suivant le tarif spécial des commodités, soit le suivant, savoir:—

Pour les wagons n'ayant pas une longueur de plus de 30 pieds et 6 pouces, mesure interne: 21,000 livres.

Pour les wagons de plus de 30 pieds et 6 pouces et ne dépassant pas 34 pieds et 6 pouces, mesure interne: 23,000 livres.

Pour les wagons de plus de 34 pieds et 6 pouces et de pas plus de 36 pieds et 6 pouces, mesure interne: 28,000 livres.

Il est de plus ordonné que l'ordonnance générale n° 221 de la Commission faite ci-contre soit, et est par les présentes, rescindée.

D'ARCY SCOTT
Sous-commissaire en chef.

OTTAWA, le 14 mai 1919.

ORDONNANCE GÉNÉRALE N° 233.

Relative à l'ordonnance générale n° 227 de la Commission datée du 12 avril 1918, telle que modifiée par l'ordonnance générale n° 228 datée du 16 avril 1918, ordonnant et requérant que toutes les compagnies de chemins de fer y compris les chemins de fer du gouvernement, en Canada, avancent d'une heure le temps officiel présentement observé et suivi par elles dans les zones où elles font leurs opérations; ce changement ne devra pas entrer en vigueur sur les chemins de fer respectifs et dans lesdites zones avant douze heures dans la soirée de samedi 13 avril ni après deux heures dans la matinée de dimanche 14 avril 1918, et il devra demeurer en vigueur et demeurer en effet jusqu'à deux heures dans la matinée de jeudi 31e jour d'octobre 1918.

Dossier n° 27921.

Attendu que le Gouverneur en conseil par un arrêté ministériel daté du 7 mai 1918 a modifié l'arrêté ministériel P.C. 898 daté du 12 avril 1918 de façon que le temps prescrit au cours duquel la Loi d'économie de la lumière du jour de 1918 sera en vigueur ira jusqu'à deux heures dans la matinée de dimanche 27e jour d'octobre 1918, jour fixé aux Etats-Unis pour le retour au temps ordinaire,—

Il est ordonné: Que ladite ordonnance générale n° 227 datée le 12 avril 1918 soit et est par les présentes modifiée aux fins de statuer que le temps prescrit au cours duquel la Loi de l'économie de la lumière du jour de 1918 sera en vigueur devra l'être jusqu'à deux heures dans la matinée de dimanche 27e jour d'octobre 1918, jour fixé aux Etats-Unis pour le retour au temps ordinaire tel que cité plus haut.

H. L. DRAYTON,
Commissaire en chef.

OTTAWA, le 11 mai 1918.

ORDONNANCE GÉNÉRALE N° 234.

Relative aux demandes de l'" United Grain Growers, Limited", de la " Northwestern Grain Dealers' Association" de la " Campbell Flour Mills Company, Limited", de la " Quaker Oats Company", de la " Cambridge Roller Mills", de la " Northern Grain Company", et autres, pour l'obtention d'un règlement émanant de la Commission en matière de protection des anciens taux visant les grains expédiés avant le 15 mars 1918 aux meuneries et élévateurs intérieurs sous la protection des privilèges de transit promulgués et réexpédiés après la mise en vigueur des nouveaux taux;

Et relativement à l'ordonnance générale n° 212 de la Commission datée du 15e jour de janvier 1918, et aux arrêtés ministériels s'y rapportant.

Dossier n° 8641.3.

Après lecture des requêtes et des raisons apportées en leur faveur et de considérations écrites réunies par le conseil pour servir de réponse à la compagnie du Pacifique-Canadien,—

Il est ordonné comme suit: quant aux compagnies de transport dont les tarifs s'appliquent au moulage, au maltage, à l'emmagasinage ou au nettoyage des grains de l'Ouest en transit:

1. Que pour ce qui a trait à tous les grains expédiés pour la première fois avant le 15 mars 1918, ces grains étant réexpédiés dans les six mois du point d'arrêt auront

droit au solde du tarif direct en vigueur à l'époque de la première expédition des grains sous protection des tarifs de transit applicable.

2. Que pour ce qui a trait à tout le blé expédié pour la première fois le ou avant le 15e jour de mars 1918, ledit blé ou son sous-produit étant réexpédié du point d'arrêt à l'ouest de Fort-William avant le 1er jour de juin 1918, à destination de Port-Arthur et Armstrong et à l'ouest de ces points, il aura droit au solde du tarif direct à ces endroits de destination en vigueur à l'époque de la première expédition de blé faite sous la protection des tarifs de transit applicables.

3. Que pour ce qui a trait à tous les grains autres que le blé, comme le porte l'article 3 ci-contre, expédiés pour la première fois le ou avant le 15e jour de mars 1918 sous la protection des tarifs en transit applicables en l'espèce, qui sont réexpédiés, eux ou leurs sous-produits, du point d'arrêt dans les six mois, le tarif applicable à ces grains réexpédiés ou à leurs sous-produits peut être le solde du tarif direct en existence à partir du point primitif d'expédition des grains au point final de destination de ces grains ou de leurs sous-produits à l'époque de la réexpédition du point d'arrêt.

4. Que les frais de la manutention terminale au point d'arrêt, de même que les frais de transport, s'il s'en trouve, hors de la ligne directe de transit, conformément aux tarifs applicables, seront comptés en sus dans chaque cas.

H. L. DRAYTON,
Commissaire en chef.

OTTAWA, le 22 mai 1918.

ORDONNANCE GÉNÉRALE N° 235.

Relative à la réclamation des "Ontario Associated Boards of Trade" contre le caractère inadéquat et insuffisant des facilités fournies par les compagnies de chemins de fer pour la réception et la livraison du fret aux haltes.

Dossier n° 2338.4.

Après avoir entendu la plainte aux séances de la Commission tenues à Hamilton le 22 octobre 1917, en présence de l'avocat et des représentants des réclamants, les compagnies de chemins de fer du Grand-Tronc, du Pacifique-Canadien et du Nord-Canadien et de la compagnie de chemin de fer du Michigan-Central, les témoignages soumis et les considérations exposées, et après lecture des représentations écrites déposées au nom des intérêts en jeu—

Il est ordonné: Que toutes les compagnies de chemins de fer soumises à la juridiction de la Commission soient, et sont par les présentes requises de fournir à leurs agents des estampilles de caoutchouc portant le texte suivant:—

Déchargé sans exception
Hormis tel que noté

....
Chef de train.

Date......................

et d'émettre un bulletin.

(*a*) requérant des chefs de gares qui émettent des feuilles d'expédition relatives aux expéditions moindres qu'une cargaison entière de marchandises destinées à une halte, d'apposer sur ces feuilles l'estampille ci-dessus;

(*b*) requérant des chefs de train en exercice de décharger ces marchandises sur le quai de la halte, une fois le train immobilisé, et, là où il existe des abris, d'y

installer ces marchandises et d'en faire mention, comme ci-haut, sur la feuille d'expédit;

(*c*) requérant des chefs de trains qui ont déchargé les marchandises aux haltes de remettre ce billet d'expédit au chef de la station la plus rapprochée où le train fait un arrêt après le déchargement de ces marchandises.

(*d*) avertissant ces chefs de trains qu'on les tiendra responsables de la mise en vigueur des dispositions de cette ordonnance comprises dans ce bulletin;

(*e*) ordonnant à l'agent de la première gare en charge d'un agent qu'atteint le train après le déchargement des marchandises, tel que stipulé par l'ordonnance, de donner au consignataire de l'arrivée de ces marchandises avis par la poste, cet avis devant être déposé à la poste dans les 24 heures qui suivent la réception de la feuille de route du conducteur.

H. L. DRAYTON.
Commissaire en chef.

OTTAWA, 22 mai 1918.

ORDONNANCE GÉNÉRALE N° 236.

Dans l'affaire de la requête de la Trainmen's Association of Canada demandant la revision de l'ordonnance n° 5888, du 16 décembre 1918, prescrivant des mesures pour la protection des employés de chemin de fer.

Après étude de cette requête, et sur les rapports du chef de l'exploitation et de l'ingénieur de la Commission,—

Il est ordonné ainsi qu'il suit:—

1. Attendu que le paragraphe 3 de l'article 264 de la *Loi des chemins de fer* porte que—

> "Chaque train doit posséder un nombre suffisant de véhicules munis de freins actionnés par ladite force motrice ou de freins continus, pour que le mécanicien puisse, de la locomotive, maîtriser la vitesse du train ou l'arrêter le plus promptement et de la meilleure manière possible, sans que les serre-freins aient à employer à cet effet des freins à la main."

Par conséquent, au moins quatre-vingt-cinq pour cent (85%) du nombre des wagons de chaque train seront munis de l'équipement ci-dessus décrit.

2. Si le train a plus d'une locomotive, le mécanicien de la locomotive de tête doit manœuvrer les freins.

3. Aucune locomotive à vide, ni deux ou plus de deux locomotives à vide attelées, lorsque le mouvement s'effectue sur une voie simple ou à l'encontre de la direction du trafic sur une voie double, ne doit circuler sur un parcours de plus de vingt-cinq milles dans une même direction sans un conducteur désigné de service à ce titre et possédant les aptitudes énoncées au paragraphe (*b*) de l'article 5 de la présente ordonnance.

4. Nulle compagnie de chemin de fer ne doit autoriser un employé à se livrer à la manœuvre des trains, ou à exécuter des ordres relatifs aux trains, sans exiger au préalable de cet employé qu'il subisse un examen sur les règles concernant les trains et subisse également un examen satisfaisant de la vue et de l'ouïe sous la direction d'un examinateur autorisé.

5. (*a*) Les mécaniciens de locomotives doivent être âgés d'au moins vingt et un ans; subir un examen satisfaisant de la vue et de l'ouïe par un examinateur autorisé,

ainsi que sur les règles et règlements concernant les trains et l'entretien et l'actionnement convenables des locomotives et des freins à air comprimé.

(*b*) Les conducteurs doivent être âgés d'au moins vingt et un ans; subir un examen satisfaisant de la vue et de l'ouïe, sur les règles et règlements concernant les trains ainsi que sur la manœuvre convenable des locomotives et des freins à air comprimé.

(*c*) Les télégraphistes ou les téléphonistes, employés à l'exploitation des trains ou à l'exécution des ordres relatifs aux trains doivent être âgés d'au moins dix-huit ans; écrire lisiblement et subir un examen sur les règles et règlements concernant les trains. Les télégraphistes doivent être en mesure de recevoir et d'expédier des messages à une vitesse non inférieure à vingt mots la minute.

(*d*) Les chefs de mouvement doivent être âgés d'au moins de vingt et un ans, bien connaître la ligne dont ils ont la direction, et subir un examen sur les règles et règlements concernant les trains.

(*e*) Les compagnies de chemin de fer doivent (dans un délai de quatre-vingt-dix jours à compter de la date de la présente ordonnance) produire devant la Commission une copie de chaque programme d'examens prescrits aux présentes pour les employés de cette compagnie de chemin de fer.

6. Toutes les compagnies de chemin de fer doivent se conformer rigoureusement aux règles et règlements approuvés de temps à autre par la *Master Car Builders' Association,* concernant le chargement du bois de service, des billes et de la pierre à bord des wagons, et le chargement et le transport de matériel de constructions, de plaques, de rails et de poutres; et aucun matériel d'aucune sorte ne doit être transporté sur la toiture de wagons.

7. (*a*) Tous les aqueducs à ciel ouvert, qui croisent les voies des parcs de chemin de fer doivent être solidement couverts sur une longueur de cinq pieds à partir du côté de l'écartement de chaque rail, sauf en temps d'inondation, alors que peuvent être pratiqués des aqueducs à découvert s'il y a lieu.

(*b*) Les sémaphores, les signaux, les poteaux, les chevalets de manœuvre surélévés ou intermédiaires ou les empilements de matériaux, érigés ou installés à l'avenir, ne doivent pas être à moins de six pieds du rail sans avoir au préalable obtenu l'autorisation de la Commission.

(*c*) Aucune structure, à l'exception de crochets-poste, qui doit être construite et maintenue selon les prescriptions de l'ordonnance de la Commission n° 5647, du 20 novembre 1918, d'une hauteur de plus de quatre pieds, ne doit dorénavant être placée en deçà de six pieds du rail le plus rapproché, sans avoir au préalable obtenu l'autorisation de la Commission.

(*d*) Les tuyaux de remplissage d'eau ne doivent pas être plus près qu'à deux pieds six pouces de la plus grande cabine de locomotive et le dégorgeoir du tuyau doit, lorsqu'il n'est pas en usage, être assujetti parallèlement à la voie principale et les mécaniciens sont tenus de voir à ce que cela se fasse après l'emploi de ce tuyau.

8. Toute personne ou compagnie violant une des dispositions qui précèdent encourra et paiera une amende de cinquante dollars ($50.00) pour chaque contravention de cette nature.

9. Les ordonnances n°s 5888 et 12225 (ordonnances générales n°s 22 et 65), datées respectivement le 16 décembre 1908 et le 9 novembre 1910, rendues à ce sujet sont par les présentes abrogées.

H. L. DRAYTON,
Commissaire en chef.

OTTAWA, 20 mai 1918.

ORDONNANCE GÉNÉRALE N° 237.

Dans l'affaire de la circulaire n° 165, du 19 avril 1918, relative aux accidents survenant à des employés de chemins de fer là où deux trains circulent parallèlement l'un à l'autre.

Après lecture faite des allégués soumis au nom des compagnies de chemin de fer, et sur le rapport et à la recommandation du chef de l'exploitation de la Commission:

Il est ordonné: Que toutes les compagnies de chemin de fer sous la juridiction de la Commission, soient, et elles sont par les présentes, tenues d'adopter la règle suivante, pour la protection des employés lorsque deux voies principales sont parallèles l'une à l'autre et éloignées de moins de vingt pieds d'un axe à l'autre, savoir:

> Lorsque deux voies principales sont parallèles l'une à l'autre et que la distance d'un axe à l'autre est moins de vingt pieds, que ces voies servent à l'exploitation par voie simple ou par voie double, en toutes circonstances, lorsqu'ils s'éloignent d'un train qui approche, les employés doivent se diriger à la droite du chemin et non vers l'autre voie."

H. L. DRAYTON,
Commissaire en chef.

OTTAWA, 31 mai 1919.

ORDONNANCE GÉNÉRALE N° 238.

Dans l'affaire de l'ordonnance générale de la Commission, n° 235, datée le 22 mai 1918, et de la requête de la Compagnie de chemin de fer Canadian Northern demandant la modification de ladite ordonnance.

Après lecture faite des pièces produites à l'appui de la requête:

Il est ordonné: Que ladite ordonnance générale n° 235, soit, et elle est par les présentes modifiée par le retranchement des mots "y mettre ces marchandises" après le mot "pourvu" à la quatrième ligne du paragraphe (*b*) de l'ordonnance et leur remplacement par les mots "y mettre toutes les marchandises qui seraient exposées à se détériorer à la suite d'intempéries ou de contact avec l'atmosphère."

H. L. DRAYTON,
Commissaire en chef.

OTTAWA, 31 mai 1919.

ORDONNANCE GÉNÉRALE N° 239.

Dans l'affaire de l'ordonnance générale de la Commission, n° 230, datée le 17 mai 1918, et dans l'affaire de l'aiguillage commun du trafic des marchandises.

Cause n° 2846.

Après lecture faite des pièces produites au nom de la *Canadian Manufacturers' Association*,—

Il est ordonné: Que la date d'entrée en vigueur des cédules adoptées en vue de l'émission de ladite ordonnance générale n° 230, soit, et est par les présentes, remise au 1er jour de juillet 1918 et au 1er jour d'août 1918.

H. L. DRAYTON,
Commissaire en chef.

OTTAWA, 19 juin 1918.

ORDONNANCE GÉNÉRALE N° 240.

Dans l'affaire de la requête de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, ci-après nommée la "compagnie requérante", demandant une ordonnance ayant pour effet de modifier l'article 20 de l'ordonnance générale de la Commission, n° 94, datée le 24 juillet 1912, prescrivant "des règlements uniformes quant à la façon de déterminer la force de perception visuelle et de la perception de la couleur, ainsi que de la condition de l'ouïe, chez les employés de chemins de fer à vapeur," de façon à lire "la plus basse limite" au lieu de "la plus haute limite spécifiée."

Dossier n° 1850.17.

Après avoir examiné la requête aux séances de la Commission tenues à Montréal, le 10 juin 1918, en présence de l'avocat de la compagnie requérante, et des représentants de la Fraternité des mécaniciens de locomotives et de la Fraternité des chauffeurs de locomotives aussi présents à l'audition, et les allégués,—

Il est ordonné: Que ladite ordonnance générale n° 94, du 24 juillet 1912, soit, et est par les présentes, modifiée par le retranchement des mots "la plus haute limite spécifié", à l'article 20 des règlements établis sous son autorité, et par l'insertion, au lieu de ces mots, des mots "la plus basse limite de pouvoir visuel."

H. L. DRAYTON,
Commissaire en chef.

OTTAWA, 21 juin 1918.

ORDONNANCE GÉNÉRALE N° 241.

Dans l'affaire des taux de transport transcontinental des marchandises à destination de l'ouest, et des pouvoirs attribués à la Commission en vertu de l'article 323 de la Loi des chemins de fer.

Dossier n° 28678.

Attendu que les taux de transport transcontinental des marchandises à destination de l'ouest pour des denrées spécifiques entre l'est du Canada et d'autres point de la Colombie-Britannique, reconnus comme des têtes de ligne de la côte du Pacifique, ont été par le passé, et sont présentement inférieurs à l'échelle régulière des taux établis en vertu de la Classification canadienne du transport, et que lesdits taux de faveur étaient proportionnés d'une manière définie avec les taux de mêmes ou semblables denrées expédiées des états de l'est de l'Union à des points de la côte du Pacifique, y compris ceux de la Colombie-Britannique, jusqu'au 15 mars dernier, alors que ces derniers taux étaient augmentés sans qu'il y ait augmentation correspondante des taux pour le transport de l'est du Canada;

Et attendu que le directeur général de l'Administration des chemins de fer des Etats-Unis a ordonné aux voituriers américains d'augmenter de vingt-cinq pour cent les taux étaient en vigueur pour le trafic provenant des états de l'est immédiatement avant le 25 juin 1918, cette augmentation devant entrer en vigueur à compter de cette date, et qu'en raison de la concurrence dont le tarif est l'objet, il est à propos de maintenir au moins l'équilibre qui existait antérieurement au 15 mars 1918,—

Il est ordonné: Que les compagnies de chemin de fer du Canada faisant le transport transcontinental à destination de l'ouest soient, et sont par les présentes autorisées à augmenter les taux actuels dits taux de faveur, de l'est du Canada, de façon à les mettre au moins sur un pied d'égalité avec les taux aujourd'hui en vigueur pour le trafic provenant des états adjacents de l'Union, et que les taux ainsi augmentés

peuvent entrer en vigueur au plus tôt le 1er jour d'août 1918, sur un avis d'au moins cinq jours donné à la Commission et au public expéditeur, lequel avis doit être déposé et affiché de la manière prescrite par la *Loi des chemins de fer*

H. L. DRAYTON,
Commissaire en chef.

OTTAWA, 29 juillet 1918.

ORDONNANCE GÉNÉRALE N° 242.

Dans l'affaire de la requête de la "Dominion Bridge Company, Limited", de Montréal, Québec, ci-après appelée la "compagnie requérante", demandant une décision sur la question suivante:

Un wagon circulant à vide pour protéger la partie de chargement portant à faux d'un wagon chargé d'articles soumis à un tarif de faveur et d'un poids plus lourd que le poids minimum de classification devrait-il être taxé aux deux tiers du poids minimum du tarif de faveur ou de classification?

Dossier n° 28485.

Après avoir examiné la requête aux séances de la Commission tenues à Montréal le 10 juin 1918, la compagnie requérante, la *Canadian Freight Association*, et les compagnies de chemin de fer du Grand-Tronc et Pacifique-Canadien étant représentées à l'audition, ainsi que les allégués; et sur le rapport et à la recommandation du chef du trafic de la Commission—

Il est ordonné: Que l'autorisation soit, et elle est par les présentes accordées de modifier la règle L (*c*) de la Classification canadienne des marchandises n° 16, de façon à prescrire que le poids minimum pour le premier wagon d'une série de wagons plates-formes (le wagon le plus long de la série devant être considéré comme le premier wagon) portant des articles de trop longue dimension pour un wagon de ce genre, soit le taux prescrit dans le tarif approprié relatif à ces articles, et les deux tiers dudit poids minimum pour chaque wagon additionnel sur lequel la charge se prolonge.

Et il est statué que la charge légale pour chaque wagon additionnel, utilisé de la manière décrite aux présentes antérieurement à la date de la modification présentement autorisée, était et est les deux tiers du poids minimum prévu dans la Classification canadienne des marchandises pour les articles ainsi transportés, sauf ceux expressément exceptés des dispositions de ladite classification dans le tarif applicable.

H. L. DRAYTON,
Commissaire en chef.

OTTAWA, 28 juin 1918.

ORDONNANCE GÉNÉRALE N° 243.

Dans l'affaire de l'ordonnance générale de la Commission, n° 230, datée le 17 mai 1918, de l'aiguillage commun du trafic des marchandises, et de l'ordonnance générale n° 239, datée le 19 juin 1918, remettant la date d'entrée en vigueur de ladite ordonnance générale n° 230 au premier jour d'août 1918.

Cause n° 2846.

Après lecture faite des pièces produites par la *Canadian Manufacturer's Association*, et sur sa requête demandant de remettre de nouveau la date d'entrée en vigueur

de l'ordonnance générale n° 230, et après lecture faite des protestations de la chambre de commerce de Winnipeg et de la *Dominion Glass Company*—

Il est ordonné: Que la date d'entrée en vigueur de ladite ordonnance générale n° (230), datée le 17 mai 1918, est, et est par les présentes, retardée de nouveau jusqu'au premier jour d'octobre 1918.

H. L. DRAYTON,
Commissaire en chef.

OTTAWA, 25 juillet 1918.

ORDONNANCE GÉNÉRALE N° 244.

Dans l'affaire de l'article 292 de la Loi des chemins de fer, tel que modifié par le chapitre 37, 7-8 George V, article 8, de l'ordonnance générale n° 39, datée le 8 juillet 1909, de la circulaire n° 110, du 3 avril 1913, et des suppléments nos 1 et 2 de cette circulaire, datés respectivement le 30 avril 1918 et le 6 juin 1918, de la circulaire n° 131, datée le 11 mars 1914 et de la circulaire n° 161, datée le 8 mars 1918.

Dossier n° 45.

Le chef de l'exploitation de la Commission ayant fait rapport que les compagnies de chemins de fer ne se conforment pas entièrement à la loi qui leur prescrit de rapporter les accidents à la Commission, et ayant démontré combien il est désirable que les compagnies de chemins de fer adoptent une pratique uniforme de rapporter les accidents, sur sa recommandation,—

Il est ordonné: Qu'il soit prescrit et enjoint à toutes les compagnies de chemin de fer relevant de l'autorité législative du Parlement du Canada, et il est par les présentes prescrit et enjoint à ces compagnies, dans un délai de six jours après que les officiers en chef de la compagnie ont été avisés d'un accident survenu sur le chemin de fer qui lui appartient et accompagné de blessures personnelles à une personne quelconque se servant du chemin de fer, ou à un employé de la compagnie, ou à la suite duquel un pont, ponceau, viaduc ou tunnel, sur la voie ferrée ou de cette voie, a été brisé ou endommagé au point de le rendre impraticable ou hors de service immédiat, d'en donner avis à la Commission, cet avis devant être adressé au chef de la division de l'exploitation de la Commission et être libellé sur papier fort selon les formules "A" (exclusivement pour les accidents survenus à des passages à niveau) et "B" (pour les accidents autres que les accidents survenus à des passages à niveau), annexes de la présente ordonnance; ces rapports doivent se restreindre aux accidents provenant du transport, c'est-à-dire là où la marche des trains est en cause, et ne doivent pas s'appliquer aux accidents qui surviennent dans les ateliers de chemin de fer ou autres établissements industriels, appartenant à des compagnies de chemin de fer.

2. Que dans les cas de déraillements, de tamponnements et d'accidents à des passages à niveau accompagnés de blessures personnelles et dans le cas de dommages causés à un pont, ponceau, viaduc ou tunnel au point de le rendre impraticable ou hors d'état de servir immédiatement, les chefs de train ou autres employés de ces compagnies doivent, aux frais de la compagnie et en même temps qu'ils font rapport à la compagnie, envoyer à la Commission, à l'adresse de son chef de la division de l'exploitation, un télégramme contenant les renseignements suivants:

(*a*) Date et endroit.

(*b*) Nom du chemin de fer.

(*c*) Numéro et description du train ou des trains, de la locomotive ou des locomotives en cause.

(*d*) Nombre de voyageurs, employés ou autres tués et blessés.
(*e*) Un exposé bref et concis de la cause apparente de l'accident.
(*f*) Nom et titre de la personne qui fait le rapport.

3. Que, dans le cas où une de ces compagnies accorde ou a accordé des droits de circulation ou l'usage commun de sa ligne ou d'une partie de sa ligne à une autre compagnie et si cette compagnie mentionnée en dernier lieu est intéressée dans un accident se produisant sur ladite section commune et qui doit, en vertu de la présente ordonnance, faire l'objet d'un rapport, les deux compagnies feront rapport à la Commission de la manière prescrite aux présentes.

4. Que chacune de ces compagnies fassent part à leur chefs de train ou autres employés que concernent la présente ordonnance, d'une copie du paragraphe (2) de cette même ordonnance qui ordonne aux chefs de train ou aux autres employés de se conformer immédiatement aux prescriptions de la disposition.

5. Que ladite ordonnance générale n° 39, la circulaire 110 avec ses suppléments nos 1 et 2, la circulaire n° 131 et la circulaire n° 161 soient, et elles sont par les présentes rescindées.

H. L. DRAYTON,
Commissaire en chef.

OTTAWA, 26 juillet 1918.

APPENDICE "A"

....................191....

Chemin de fer........................

RAPPORT à la Commission des chemins de fer du Canada, prescrit par l'article 292 de la *Loi des chemins de fer* et l'ordonnance générale de la Commission n° 244.

1. Date et heure de l'accident..	
2. Trains..	Chef de train. Locomotive. Mécanicien.
3. Province..	
4. *Endroit de l'accident*.. .. .. Indiquer si dans une cité, ville, village ou township.. .. .. Si dans une cité, ville ou village, donnez le nom de la rue; advenant le cas où il n'y a pas de nom, dites à combien de passages de la station et dans quelle direction. Si dans un township, donnez la distance en milles et fraction de milles de la station la plus rapprochée et dans quelle direction; donnez également la distance de la borne milliaire la plus rapprochée de la subdivision et les autres renseignements de nature à faire reconnaître l'endroit..	
5. (*a*) Détails de l'accident.. .. .. (*b*) Noms des personnes blessées ou tuées et leurs adresses..	
6. Le passage était-il protégé au moment de l'accident, et dans l'affirmative, de quelle manière..	
7. Heure et date, limitation de vitesse à dix milles à l'heure établie ou protection par gardien prescrite par l'article 275 (paragraphe 4) et l'ordonnance générale n° 77..	
8. Dans le cas où il y aurait eu des accidents au même endroit postérieurement à 1900, donnez la date, et s'il est survenu plusieurs accidents, donnez la date du dernier seulement..	
9. Observations visant d'autres renseignements que la compagnie juge devoir communiquer et non compris dans les détails qui précèdent..	

Je certifie, qu'à la suite d'enquêtes faites par moi, ou à ma connaissance, l'exactitude du rapport qui précède.

NOTE.—N'employez qu'une formule pour chaque accident, et annexez des feuilles unies additionnelles si l'espace est insuffisant.

Signature....................................

Titre..................................

APPENDICE "B"

..................:191....

Chemin de fer.............................

RAPPORT à la Commission des chemins de fer du Canada, tel que prescrit par l'article 292 de la *Loi des chemins de fer* et par l'ordonnance générale de la Commission n° 244.

1. Date..	
2. Heure..	
3. Train..	Chef de train. Locomotive. Mécanicien.
4. Endroit.. .. .. Province..	
5. Nom de la personne ou des personnes blessées ou tuées..	
6. Age..	
7. Voyageur, employé ou autres..	
8. Domicile..	
9. Description des blessures..	
10. Manière dont l'accident s'est produit.. .. NOTE.—S'il s'agit de dommages à un pont, ponceau, viaduc ou tunnel, répondez aux questions 1, 2, 4, 9 et 10.	

Signature...................................

Titre...

NOTE.—N'employez qu'une seule formule pour chaque accident, et annexez des feuilles unies additionnelles si l'espace est insuffisant.

ORDONNANCE GÉNÉRALE N° 245.

Plaintes de la Dominion Millers Association et la Chambre de Commerce de Toronto au sujet des augmentations du poids minimum des chargement de wagon pour les grains et les produits du grain destinés à la consommation domestique, annoncées par les compagnies de chemin de fer comme devant entrer en vigueur le 2 avril 1917.

Et dans l'affaire de la requête de la Commission de guerre des chemins de fer canadiens demandant l'autorisation d'augmenter le poids minimum des chargement de wagon pour la farine, tel que fixé par l'ordonnance générale de la Commission, n° 186, datée le 4 avril 1917.

Dossiers n[os] 28192 et 19475.37.

Du consentement de la *Dominion Millers' Association*, de la Chambre de commerce de Toronto et du *Board of Trade* de Montréal, aux dossiers de la Commission.

Il est ordonné: Que l'article 4 de l'ordonnance générale de la Commission, n° 186, datée le 4 avril 1917, soit, et est par les présentes modifié de façon à décréter que, jusqu'à une nouvelle ordonnance de la Commission, le poids minimum des chargements de wagon pour la farine sera de cinquante mille livres lorsque cette dernière est chargée dans des wagons d'une capacité de 60,000 ou de 70,000 livres.

H. L. DRAYTON,
Commissaire en chef.

OTTAWA, 8 août 1918.

ORDONNANCE GÉNÉRALE N° 246.

Dans l'affaire des taux de transport transcontinental de marchandises à destination de l'est, et des pouvoirs conférés à la Commission sous le régime de l'article 233 de la Loi des chemins de fer;

Et dans l'affaire de la requête de W. C. Campbell, secrétaire de la Canadian Freight Association, Winnipeg, au nom des compagnies de chemin de fer effectuant le transport transcontinental entre des têtes de ligne de la côte du Pacifique de la Colombie-Britannique et l'est du Canada, demandant l'autorisation d'augmenter les taux dits taux de faveur sur un avis d'au moins cinq jours.

Dossier n° 28678.

Attendu que les taux de transport transcontinental des marchandises à destination de l'est sur des denrées spécifiques entre des endroits de la Colombie-Britannique reconnus comme étant des têtes de ligne de la côte du Pacifique et l'est du Canada ont été par le passé et sont actuellement inférieurs à l'échelle régulière des taux établis en vertu de la Classification canadienne du transport, et sont proportionnés aux taux de mêmes denrées ou de denrées de même nature expédiées de têtes de lignes correspondantes de l'état adjacent de Washington à destination de l'est.

Et attendu que par ordre du directeur général de l'Administration les voituriers des Etats-Unis ont augmenté leurs taux de transport, y compris leurs taux dits transcontinentaux, de vingt-cinq pour cent à compter du 25 juin 1918, sous réserve de certaines modifications relatives à des denrées spécifiques, et en raison de la concurrence dont le trafic est l'objet, il est à propos de maintenir au moins la dite proportion.

Il est ordonné: Que les compagnies de chemin de fer du Canada faisant le transport transcontinental soient, et elles sont par les présentes, autorisées à augmenter leurs taux de faveur actuels entre lesdites têtes de ligne de la côte du Pacifique de la Colombie-Britannique et l'est du Canada, sous réserve, toutefois, de ne pas dépasser à titre de maximum les taux les moins élevés des denrées semblables transportées à destination de l'est, et que l'entrée en vigueur des taux ainsi augmentés ne soit pas autorisée avant le neuvième jour de septembre 1918, après un avis d'au moins cinq jours à la Commission et au public expéditeur, avis qui devra être déposé et affiché en la manière prescrite par la *Loi des chemins de fer.*

H. L. DRAYTON,
Commissaire en chef.

OTTAWA, 12 août 1918.

ORDONNANCE GÉNÉRALE N° 247.

Dans l'affaire de l'adoption d'un signal réglementaire aux passages à niveaux protégés par des gardiens.

Dossier n° 28428.

Par la circulaire n° 156, datée le 15 janvier 1918, adressée aux compagnies de chemin de fer soumises à la juridiction de la Commission, il était enjoint auxdites

compagnies de mettre à l'étude l'adoption d'un disque métallique destiné à servir de type régulier auxdits passages et de soumettre leurs observations à la Commission dans un délai de trente jours de la date de la circulaire.

Après lecture faite des réponses produites par les compagnies de chemin de fer et sur le rapport et à la recommandation du chef de l'exploitation de la Commission.

Il est ordonné: Que les compagnies de chemin de fer relevant de l'autorité législative du Parlement du Canada soient, et elles sont par les présentes, tenues d'adopter et de mettre en service, à tous les passages à niveau protégés par des gardiens, durant le jour un disque métallique, muni d'un bras court portant sur fond blanc le mot " Arrêtez " en grandes lettres noires et avec bordure de même couleur.

2. Que la règle 33 des Règles générales du service des trains et de l'enclenchement qui porte que " les gardiens stationnés aux croisement publics doivent se servir d'un signal vert destiné à empêcher les personnes et les véhicules de croiser la voie à l'approche des trains " soit modifiée de façon à se conformer au type réglementaire dont les présentes ordonnent l'adoption.

H. L. DRAYTON,
Commissaire en chef.

OTTAWA, 6 août 1918.

ORDONNANCE GÉNÉRALE N° 248.

Dans l'affaire de l'ordonnance générale de la Commission, n° 188, datée le 23 avril 1917, approuvant les Règles de signalement uniforme par drapeaux concernant l'entretien de la voie lorsque cette dernière est impraticable, et de l'ordonnance générale n° 216, du 24 janvier 1918, comportant une nouvelle définition de " service fréquent ".

Et dans l'affaire de la requête de la Commission de guerre des chemins de fer canadiens demandant une ordonnance à l'effet de modifier ladite ordonnance n° 188 de façon qu'elle autorise l'emploi du signal dit signal Brennan, ou d'un appareil du même genre au lieu des signaux au moyen de drapeaux prescrits par ladite ordonnance.

Après avoir entendu la requête aux séance de la Commission tenues à Ottawa le 4 juin 1918 en présence de l'avocat des compagnies de chemin de fer Pacifique-Canadien, Grand-Tronc, *Canadian Northern* et Michigan Central, les fraternités des mécaniciens et des chauffeurs de locomotives ayant leurs représentants à l'audition, et la Commission de guerre des chemins de fer étant sans représentant; après avoir entendu les délégués, ainsi qu'après lecture faite des considérations soumises par écrit à l'appui de la requête au nom desdites fraternités d'employés de chemin de fer; et sur le rapport et à la recommandation du chef de l'exploitation de la Commission—

Il est ordonné: Que les règles approuvées par ladite ordonnance générale n° 188 soient modifiées comme suit, savoir: Par (*a*) l'insertion du mot " principal " après le mot " voie " dans la première ligne de la règle 1; (*b*) par le retranchement du chiffre " 3 " devant "(*b*) " de la règle 3 (*b*) et des mots " soutenu par deux mâts entre lesquels le drapeau est tendu, à angles droits avec le rail " dans les première, deuxième et troisième lignes de ladite règle, et par la substitution de la lettre " d " à la lettre " a " de façon à lire " rouge " dans la quatrième ligne, et par l'addition, comme article " (*d*) " de ladite règle, de ce qui suit: " Entre le coucher et le lever du soleil et les jours de mauvais temps, de brume et de fumée, des gardes-drapeau doivent être stationnés au lieu des autres signaux mentionnés à l'article (*b*) ; (*c*) par l'addition, après le chiffre " 2 ", dans la première ligne de la règle 4, des mots et chiffre " et la règle 3 (*d*), ", et après le mot " travaux ", dans la deuxième ligne de ladite règle 4, des mots " ou signal du

point des travaux selon le cas", de façon que l'article se lise comme suit: "Les trains arrêtés par un garde-drapeau, selon la règle 2 et la règle 3 (*d*), doivent être manœuvrés suivant ses instructions et se rendre au point des travaux ou au signal du point des travaux selon le cas, et à cet endroit, doivent obéir au signal ou aux instructions du contremaître dirigeant;" (*d*) par l'insertion de "(*b*)" après le chiffre "3", dans la première ligne de la règle 5; (*e*) par la substitution du mot "doit" au mot "peut", dans la deuxième ligne de la règle 6; (*f*) par le retranchement des mots "Par service fréquent" on doit entendre un service de neuf trains ou plus par jour", à la page 4 de l'ordonnance, et (*g*) par l'addition des règlements suivants après la règle 7 de l'ordonnance, savoir:

8. L'expression "service fréquent" signifie un service de neuf trains ou plus par jour et l'expression "service de train rapide" signifie un service à une vitesse de trente-cinq milles à l'heure.

9. Que le système de signal Brennan, tel qu'approuvé par la Commission, ou un signal d'un type d'efficacité égale et que devra approuver la Commission, soit employé pour donner les signaux dont l'emploi est prescrit par les règles 3 (*b*) et 6 (signal jaune) de la présente ordonnance et la règle 35 (signal jaune) du Code uniforme des règles de manœuvre.

10. Chaque garde-drapeau doit être muni, le jour d'un drapeau rouge et de quatre torpilles, et la nuit et lorsque les signaux de jour sont obscurcis par la température ou d'autres conditions, d'un feu rouge, d'un feu blanc, de quatre torpilles, de trois fusées rouges et d'une provision d'allumettes.

2. Que ladite ordonnance générale n° 216, du 24 janvier 1918, soit, et elle est par les présentes abrogée.

H. L. DRAYTON,
Commissaire en chef.

OTTAWA, 19 août 1918.

ORDONNANCE GÉNÉRALE N° 249.

Dans l'affaire de la requête des chemins de fer ci-dessous mentionnés demandant l'approbation de leurs tarifs réguliers de taux maximum de transport de marchandises, par milles.

Dossier n° 29678.

Lesdits tarifs réguliers de transport des marchandises ayant été déposés en dossier tel que prescrit par l'arrêté du conseil, C.P. 1863, du 27 juillet 1918—

Il est ordonné: Que les tarifs réglementaires suivants des taux maximums de transport des marchandises par mille soient, et ils sont par les présentes approuvés; les échelles de taux desdits tarifs devront être publiées dans au moins deux numéros hebdomadaires consécutifs de la *Gazette du Canada* et précédés de l'avis suivant:

"Les tarifs réglementaires ci-dessous de transport des marchandises ayant été soumis à l'approbation de la Commission des chemins de fer du Canada, ladite Commission s'étant assurée que lesdits tarifs sont conformes à l'arrêté du conseil C.P. 1863, du 27 juillet 1918, et ayant été approuvés par l'ordonnance générale de la Commission n° 249, datée le 31 août 1919, l'échelle desdits taux est par les présentes publiée tel que l'exige l'article 327 de la *Loi des chemins de fer.*"

Chemin de fer *Algoma Central and Hudson Bay*	C.R.C. n°	478
" *Algoma Eastern*	C.R.C. n°	223
" *Atlantic, Quebec and Western*	C.R.C. n°	26
" *Boston and Maine*	C.R.C. n°	1908
" *Canadian Northern*	C.R.C. n°	W-1132
" *Canadian Northern*	C.R.C. n°	E-1102
" Chemin de fer Pacifique-Canadien	C.R.C. n°	W-2392
" Chemin de fer Pacifique-Canadien	C.R.C. n°	E-3543
" *Central Vermont*	C.R.C. n°	1295
" *Dominion Atlantic*	C.R.C. n°	576
" *Edmonton, Dunvegan & British Columbia*	C.R.C. n°	86
" *Essex Terminal*	C.R.C. n°	484
" *Esquimalt and Nanaimo*	C.R.C. n°	402
" *Glengarry and Stormont*	C.R.C. n°	93
" Grand-Tronc	C.R.C. n°	E-3957
" Grand-Tronc-Pacifique	C.R.C. n°	298
" *Great Northern—*		
" *Manitoba, Great Northern*	C.R.C. n°	1424
" *Brandon, Saskatchewan and Hudson Bay*	C.R.C. n°	1425
" *Crows Nest Southern*	C.R.C. n°	1423
" *New Westminster Southern* / " *Nelson and Fort Sheppard* / *Vancouver and Eastern Railway and Nanvigation Company* / " *Red Mountain* / " *Kettle Valley*	C.R.C. n°	1430
" *Victoria and Sydney*	C.R.C. n°	V-54
" *Halifax and South Western*	C.R.C. n°	F-64
" *Kettle Valley*	C.R.C. n°	174
" Maine Central	C.R.C. n°	C-1566
" Michigan Central	C.R.C. n°	2812
" *Napierville Junction*	C.R.C. n°	198
" New-York Central	C.R.C. n°	1650
" New-York Central	C.R.C. n°	1681
" Père Marquette	C.R.C. n°	2215
" *Quebec, Montreal and Southern*	C.R.C. n°	661
" Québec Oriental	C.R.C. n°	37
" Témiscouata	C.R.C. n°	328
" *Toronto, Hamilton and Buffalo*	C.R.C. n°	1227

D'ARCY SCOTT,

Sous-commissaire en chef.

OTTAWA, 31 août 1918.

ORDONNANCE GÉNÉRALE N° 250.

Dans l'affaire de l'ordonnance générale de la Commission n° 230, datée le 17 mai 1918, de l'aiguillage commun du trafic des marchandises et de l'ordonnance générale de la Commission n° 243, datée le 25 juillet 1918, remettant la date d'entrée en vigueur de ladite ordonnance générale n° 230 au premier jour d'octobre 1918.

Cause n° 2846.

Après lecture faite des pièces produites par la *Canadian Manufacturers' Association* et sur sa requête demandant de retarder de nouveau l'entrée en vigueur de l'ordonnance générale n° 230—

Il est ordonné: Que la date d'entrée en vigueur de ladite ordonnance générale n° 230, datée le 17 mai 1918, soit, et elle est par les présentes retardée de nouveau jusqu'au premier jour de novembre 1918.

H. L. DRAYTON,
Commissaire en chef.

OTTAWA, 16 septembre 1918.

ORDONNANCE GENERALE N° 251.

Dans l'affaire de l'ordonnance générale de la Commission n° 244 datée le 26 juillet 1918, prescrivant et ordonnant entre autres choses à toutes les compagnies de chemin de fer relevant de l'autorité législative du Parlement du Canada de donner avis à la Commission de tout accident sur leur ligne accompagné de blessures personnelles à une personne qui se sert de la ligne ou à un employé de la compagnie.

Dossier n° 45.

Sur le rapport et à la recommandation du chef de l'exploitation de la Commission—

Il est ordonné: Que ladite ordonnance générale n° 244, du 26 juillet 1918, soit, et elle est par les présentes modifiée par l'insertion des mots " de blessures personnelles " après le mot " rapports ", dans la treizième ligne du premier paragraphe de l'ordonnance; et des mots " défectuosité de la chaudière de locomotive ou de ses accessoires " après le mot " tamponnements " dans la première ligne du paragraphe (2) de l'ordonnance.

H. L. DRAYTON,
Commissaire en chef.

OTTAWA, 4 octobre 1918.

ORDONNANCE GÉNÉRALE N° 252.

Dans l'affaire de l'aiguillage commun du trafic des marchandises.

Dossier n° 6712. Cause n° 2846.

En vertu de l'autorité que lui confère la *Loi des chemins de fer,* la Commission par les présentes abroge son ordonnance générale n° 230, datée le 17 mai 1918, dont la date d'entrée en vigueur a été retardée du 1er juillet 1918, au 1er août par l'ordonnance générale n° 239, datée le 19 juin 1918, au 1er octobre 1918 par l'ordonnance générale

n° 243, datée le 25 juillet 1918 et au 1er novembre 1918 par l'ordonnance générale n° 250, datée le 16 septembre 1918, et ordonne et statue ainsi qu'il suit:

1. Pour l'interprétation, l'application et l'effet de la présente ordonnance,—

(*a*) "Aiguillage commun" signifie le mouvement des marchandises dans des wagons entre les voies de déchargement ou de chargement d'un voiturier, ci-après dénommé le "voiturier de terminus", et le point de raccordement avec un autre voiturier par lequel, seul ou conjointement avec un autre voiturier, lesdites marchandises ont été transportées de leur point d'expéditions ou doivent être transportées à leur destination, ci-après dénommée, seul ou conjointement, le "voiturier de ligne", le voiturier de terminus et le voiturier de ligne qui effectuent le raccordement avec le voiturier de terminus étant tous deux sujets à la juridiction de la Commission; ledit mouvement étant effectué avec ou sans le concours d'un voiturier intermédiaire, que ce dernier soit ou non sujet à la juridiction de la commission, ci-après dans les présentes dénommé "l'intermédiaire".

(*b*) Le "raccordement" signifie le point de jonction, entre le voiturier de terminus et le voiturier de ligne, ou entre le voiturier de terminus et l'intermédiaire, le plus rapproché du point de chargement ou de déchargement du wagon.

2. La présente ordonnance ne s'applique pas,—

(*a*) Aux voies dont se sert le voiturier de terminus pour le transfert de marchandises entre les wagons et son entrepôt de marchandises, ou pour les transbordements d'un wagon à l'autre, ni aux voies par ailleurs réservés à ses propres fins de manœuvre, sauf les voies de halage;

(*b*) Aux mouvements communs qui à la fois commencent et finissent dans le même terminus ou groupe de terminus, ou les mêmes districts d'aiguillage adjacents;

(*c*) Aux wagons qui, ayant déjà été régulièrement l'objet d'un aiguillage commun, sont consignés de nouveau pour être déchargés ailleurs dans le même terminus ou groupe de terminus.

3. Sous réserve des dispositions de l'article 14, les voituriers doivent en tout temps, selon leurs attributions, fournir un service d'aiguillage commun égal au service accordé à leurs propre trafic à tous les points où des installations d'aiguillage existent ou peuvent être par la suite créées, dans les circonstances et aux taux prescrits par les présentes.

Toutefois, aucun voiturier de terminus ou intermédiaire ne sera tenu en vertu des présentes d'effectuer un mouvement qui dépasse la distance spécifiée dans les présentes aux taux qui y sont prescrits, et les distances seront sans égard à l'endroit où se trouve le point de raccordement ou des limites ou bornes de parc.

4. Le taux d'un intermédiaire relevant de la Commission ne devra pas dépasser, sans égard au poids, trois dollars par wagon pour tout parcours de trois milles et en deçà, ou trois dollars et cinquante cents par wagon pour tout parcours dépassant trois milles jusqu'à quatre milles et quatre milles compris.

5. Si les marchandises sont chargées ou déchargées sur des voies de garage d'intérêt particulier se raccordant avec le chemin de fer du voiturier de terminus, ou directement à un établissement industriel, d'un élévateur ou parc aboutissant à ses voies (communément désignées sous le nom de voies de garage industrielles) ou de ces endroits, ou dans un parc à bestiaux public, le taux du voiturier de terminus ne devra pas dépasser un cent par livres pour le poids réel de ces marchandises, subordonnément au poids minimum du tarif du voiturier de ligne, pour une distance d'en deçà de quatre et de quatre milles inclusivement du point de raccordement; sauf que le voiturier de terminus aura droit à une taxe minimum de trois dollars par chargement de wagon de marchandises comprises dans les septième, huitième et dixième classes de la Classification canadienne du transport, et de cinq dollars par chargement de wagon de toutes autres marchandises.

6. Le taux du voiturier de terminus pour toutes les marchandises autres que celles mentionnées à l'article 5, y compris le trafic entre les voies de halage, ne devra pas dépasser deux cents par 100 livres du poids réel de ces marchandises, subordonnément au poid minimum du tarif du voiturier de ligne, pour une distance de moins de quatre milles, y compris de quatre milles, du raccordement; sauf que le voiturier de terminus aura droit à une taxe minimum de six dollars par wagon.

7. Il ne sera pas absorbé moins que les proportions suivantes des taux prescrits dans le taux du voiturier de ligne, et le reliquat constituera une addition à ce taux:—

(*a*) La moitié des taux exigés par le voiturier de terminus en vertu de l'article 5 telles que modifiés par l'article 9.

(*b*) Des taux prescrits à l'article 6 la moitié des taux autorisés par l'article 5, tels que modifiés par l'article 9, comme si les mouvements étaient effectués vers des voies d'intérêt particulier ou en provenait.

(*c*) La moitié des taux prescrits aux présentes ou des taux inférieurs de chaque intermédiaire, s'il y en a, soumis ou non à la juridiction de la Commission.

Toutefois, le voiturier de ligne peut, à moins que son tarif ne soit inférieur, exiger et percevoir deux dollars par wagon pour son parcours entre le raccordement et le point d'expédition ou de destination si, en raison de cette absorption ses taux de ligne sont par ailleurs moindres que ce montant.

8. Les taux appropriés ci-dessus prescrits ne doivent pas être dépassés, pour les distances spécifiées aux présentes, dans chaque direction pour le mouvement, vers le voiturier de ligne ou le mouvement de retour, de marchandises en transit à des points excentriques, et le voiturier de ligne n'est soumis aux dispositions relatives à l'absorption de l'article 7 que si ses taux d'entier parcours constituent la somme de ses taux publiés au point d'arrêt et de ce point.

9. Si un wagon supplémentaire, ordinairement désigné sous le nom de wagon circulant à vide, est employé uniquement pour protéger l'excédent de marchandises de longue dimension, ce wagon sera taxé par le voiturier de terminus à un taux n'excédant pas les deux tiers du taux approprié prescrit par les présentes pour le poids minimum du tarif du voiturier de ligne, sauf que le voiturier de terminus aura droit à un minimum de trois dollars par wagon. Si le wagon est placé entre deux wagons formant la même expédition afin de protéger un excédent de chaque wagon, le wagon circulant à vide ne doit être l'objet que d'une seule taxe.

10. Il ne sera rien exigé pour l'aiguillage accessoire du wagon vide. Si le wagon est chargé dans les deux directions la taxe d'aiguillage commun sera exigée pour chaque mouvement.

11. Subordonnément aux dispositions de l'article 14, rien de contenu dans les présentes n'empêchera le voiturier de ligne d'absorber la totalité du taux ou des taux pour l'aiguillage commun du trafic de concurrence, pourvu que les marchandises et les mouvements ainsi traités soient clairement définis dans ses tarifs.

12. Les marchandises expédiées aux Etats-Unis, ou provenant des Etats-Unis, seront soumises aux dispositions de la présente ordonnance au point d'expédition ou de destination en Canada.

13. S'il est publié un taux exceptionnel comme devant s'appliquer au transport à destination ou provenant des voies du voiturier de ligne seulement, le taux ordinaire qui comporte le droit d'aiguillage commun doit être clairement indiqué à la même cédule, et ce dernier taux ne doit pas dépasser le premier taux de plus que la taxe appropriée prescrite dans les présentes pour le service d'aiguillage commun.

14. Dans le cas où un expéditeur sur voie de halage ordonne expressément que son envoi soit aiguillé à un autre voiturier, nonobstant le fait que le voiturier initial sur les voies de halage duquel le wagon a été chargé peut fournir. à la destination de ce chargement, lui-même ou par ses raccordements ou au moyen d'aiguillage commun,

la même livraison et les mêmes avantages que ledit autre voiturier et ce sans frais supplémentaires, ledit voiturier initial peut, au lieu du taux prescrit par l'article 6, exiger et percevoir son taux ordinaire, tel que publié, au point de raccordement, lequel taux constituera une charge additionnelle légale contre l'expédition;

Toutefois, cette alternative ne sera pas légale, et l'article 6 sera d'application, si dans un délai de quarante-huit heures après que demande en aura été faite à l'expéditeur ledit voiturier initial néglige de placer un wagon convenable raisonnablement commode pour le chargement.

15. Etant donné les services et les taux prescrits par les présentes, les cédules présentement en vigueur à l'effet d'autoriser un arrangement ou procédé quelconque, tels que camionnage gratuit ou de concours, allocation de camionnage ou autres choses de ce genre, destinées à mettre sur un pied d'égalité les avantages des voituriers à des points communs, seront retirées et supprimées dans un délai de trois mois à compter de la date de la délivrance de la présente ordonnance;

Toutefois, si un voiturier juge qu'il a droit à un semblable arrangement d'égalisation dans un cas spécial, il peut, dans un délai de six mois à compter de la date de la publication de la présente ordonnance, ou dans les six mois qui suivent la création, par la suite, de services de raccordement à un point quelconque, s'adresser à la Commission pour obtenir justice.

16. Les cédules adoptées en vue de l'émission de la présente ordonnance doivent être publiées et produites pour leur entrée en vigueur le premier jour de janvier 1919.

H. L. DRAYTON,
Commissaire en chef.

Datée à Ottawa, ce 26e jour d'octobre 1918.

ORDONNANCE GÉNÉRALE N° 253.

Dans l'affaire de la plainte de la "Canadian Manufacturers' Association" au sujet de l'augmentation du poids minimum de chargements de wagons pour la pierre concassée annoncé par les compagnies de chemin de fer Grand-Tronc, Pacifique-Canadien et Canadian Northern, comme entrant en vigueur le 1er octobre 1918.

Après avoir examiné la plainte aux séances de la Commission tenues à Toronto le 17 octobre 1918, et les allégués, et vu qu'il appert que certains voituriers soumis à la juridiction de la Commission ont publié et soumis des cédules augmentant certains minimums de chargements de wagon en vue de se conformer à la circulaire n° 75 de la Commission de guerre des chemins de fer canadiens, datée à Montréal, le 5 août 1918:

Il est ordonné: Que lesdites cédules soient modifiées comme suit, savoir:

1. De façon à prescrire que le poids minimum pour la pierre concassée et autres matériaux de pavage, maintenant indiqué comme étant la capacité mentionnée du wagon mais non inférieure à 60,000 livres soit la capacité mentionnée du wagon mais ne dépassant pas le poids réel lorsque les wagons sont complètement chargés, subordonnément audit minimum de 60,000 livres.

2. De façon à décréter qu'il ne sera pas exigé, pour lesdits matériaux, de taxe basée sur un poids supérieur à celui auquel l'expéditeur peut être restreint en raison des limites de résistance d'une voie quelconque.

3. Que les amendements adoptés en vue de l'émission de la présente ordonnance entrent en vigueur au plus tard le 18 novembre 1918.

H. L. DRAYTON,
Commissaire en chef.

OTTAWA, 29 octobre 1918.

ORDONNANCE GÉNÉRALE N° 254.

Dans l'affaire des plaintes de la "Dominion Brokers, Limited", de Calgary, Alberta, de "Plunkett & Savage", de Calgary, Alta., de la "Armstrong Growers' Association", d'Armstrong, C.-B., de la "Okanagan United Growers, Limited", de C.-B., au sujet de l'obligation imposée, à cause de la rareté des wagons réfrigérants et des appareils de chauffage, par la compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien, aux expéditeurs de légumes de la Colombie-Britannique, de fournir des fournaux ou d'autres moyens de chauffage pour les wagons fermés doublés, munis de grilles de plancher, au lieu de wagons réfrigérants chauffés.

Après instruction de l'affaire à Vancouver, C.-B., le 6 juin 1918, à Calgary, Alta., le 10 juin 1918 et à Edmonton, le 11 juin 1918, et avoir entendu les allégués, et après lecture faite des autres représentations soumises,—

Il est ordonné: Que la compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien, selon ses pouvoirs et lorsque les expéditeurs en font la demande, installent des appareils de chauffage dans tous les wagons fournis pour la réception de légumes en chargements de wagons, subordonnément aux taux prescrits dans ses tarifs publiés et déposés pour les wagons ainsi fournis et aménagés;

Et il est aussi ordonné que les appareils de chauffage fournis par les expéditeurs lorsque ladite compagnie de chemin de fer n'est pas en mesure de se conformer aux dispositions de la présente ordonnance, soient retournés gratuitement par ladite compagnie de chemin de fer, ainsi que par les autres compagnies soumises à la juridiction de la Commission dans les cas de mouvements communs, au point de départ desdits légumes;

Et il est de plus ordonné que les cédules adoptées en vue de l'émission de la présente ordonnance soient immédiatement publiées et déposées de manière à donner à la Commission un jour d'avis.

H. L. DRAYTON,
Commissaire en chef.

OTTAWA, 25 octobre 1918.

ORDONNANCE GÉNÉRALE N° 255.

Relative à une plus grande efficacité des signaux sur les voies doubles et à l'amendement projeté au règlement D. 35 des "Règlement généraux des trains et des appareils d'enclenchement" tels que définis dans la circulaire de la Commission n° 163 datée du 9 avril 1918, et soumise à l'appréciation des compagnies de chemins de fer.

Dossier n° 4135.38

Lecture faite des points de vue soumis par et au nom des compagnies de chemins de fer placées sous la juridiction de la Commission, et des raisons et représentations soumises à la Commission au nom de la Fraternité de mécaniciens de locomotives; et en tenant compte du rapport et de la recommandation de l'officier en chef des Opérations pour la Commission,—

Il est ordonné: Que les "Règlements généraux des trains et des appareils d'enclanchement" approuvés par l'ordonnance n° 7563 de la Commission datée du 12 juillet 1909, soient et sont par les présentes modifiés en éliminant le premier alinéa du règlement 35 relatif aux voies doubles et en lui substituant ce qui suit:—

"D. 35. Un pavillon jaune ou une lumière jaune placés en dehors de la voie et du même côté que le mécanicien d'un train qui s'approche, ou, là où il est d'usage que les trains prennent à gauche, un pavillon jaune ou une lumière

jaune placés du côté gauche de la voie, en même temps que du même côté (entre les voies) que le mécanicien d'un train qui s'approche, de façon que le mécanicien du train qui s'approche puisse voir nettement ce signal sur une distance d'au moins 1,200 pieds,—indique la voie à une distance de 3,000 pieds se prête à une vitesse ne dépassant pas six milles à l'heure, à moins d'instruction contraire, et on devra y conformer la vitesse du train. Un pavillon vert ou une lumière verte placés hors de la voie et du même côté que le mécanicien d'un train qui s'approche, ou du côté gauche de la voie suivant l'usage, à un point au delà de la zone de ralentissement, indiquent la possibilité de reprendre la pleine vitesse."

H. L. DRAYTON,
Commissaire en chef.

OTTAWA, le 20 novembre 1918.

ORDONNANCE GÉNÉRALE N° 256.

Relative à l'article 276 de la Loi des chemins de fer tel que modifié par l'article 7 du chapitre 37 de 7-8 George V. abrogeant le paragraphe 1 de l'article 276 de cette loi, et lui substituant ce qui suit:—

"Quand dans une cité, ville ou village, un train sans locomotive croise ou longe une grande route de niveau égal à la voie ferrée et dénuée de la protection de barrière ou autres installations, la compagnie devra faire monter sur la partie du train qui est alors à l'avant une personne chargée de mettre en garde les personnes arrêtées sur la voie de ce chemin de fer ou qui la traversent ou se disposent à la traverser."

Et relativement au règlement 102 des "Règlements généraux des trains et des appareils d'enclenchement" les alinéas 1 et 2 qui sont les suivants:—

"Quand les wagons sont passés par une locomotive (hormis pour la formation ou la dislocation des trains aux parcs où nulle voie publique ne croise le chemin de fer au niveau du rail) un signaleur doit s'installer bien en vue en avant du wagon de tête.

"Chaque fois que dans une cité, ville ou village, des wagons traversent ou longent un chemin public au niveau de la route sans être précédés d'une locomotive comme d'ordinaire, il importe qu'il y ait un employé placé bien en vue sur le wagon de tête, ou sur le tender si ce dernier marche en tête, en vue de donner l'éveil aux gens qui peuvent se trouver sur la voie publique."

Dossier n° 25434.

Sur le rapport et à la suite des recommandations de l'officier en chef de l'exploitation de la Commission,—

Il est ordonné: Que les alinéas 1 et 2 dudit règlement 102 des "Règlements généraux des trains et des appareils d'enclenchement" soient, et sont par les présentes rescindés et remplacés par ce qui suit:—

"(1) Quand les wagons sont poussés par une locomotive (hormis le cas de formation et de dislocation des trains aux parcs que ne traverse aucune voie publique de niveau avec la voie ferrée, ou quand il se trouve des traverses à niveau suffisamment gardées par des barrières ou autrement) il faut qu'un signaleur se tienne bien en vue en avant du wagon de tête."

"(2) Chaque fois que dans une cité, ville ou village, des wagons que ne précède pas une locomotive traversent ou longent une voie publique que ne garde

pas une barrière ou autre embarras, au niveau de la voie, il importe qu'un employé se tienne bien en vue sur le wagon de tête pour donner l'éveil aux gens qui se trouvent sur le grand chemin."

H. L. DRAYTON,
Commissaire en chef.

OTTAWA, le 20 novembre 1918.

ORDONNANCE GÉNÉRALE N° 257.

Relative à la requête du Réseau du chemin de fer du Nord-Canadien à l'effet d'obtenir une ordonnance modifiant le règlement n° 33 des "Règlements généraux des trains et des appareils d'enclenchement" apprrouvés par l'ordonnance n° 7563 datée du 12 juillet 1909.

Dossier n° 4135.

Lecture faite des considérations soumises à l'appui de cette requête, aux fins de marquer fortement les avantages de l'uniformisation en vue de la sécurité et de l'efficacité du trafic des chemins de fer; et sur le rapport et à la suite de la recommandation de l'officier en chef de l'exploitation de la Commission,—

Il est ordonné: Que le règlement 33 desdits "Règlements généraux des trains et des appareils d'enclenchement" soit annulé et remplacé par ce qui suit:—

"33. Les gardiens placés aux passages à niveau doivent, de jour, arborer un disque uniforme de métal et, de nuit, une lumière verte en vue d'avertir les piétons et voyageurs en voiture de l'approche du train. Ils ne doivent avoir recours aux signaux rouges qu'au besoin et en vue d'arrêter les trains."

H. L. DRAYTON,
Commissaire en chef.

OTTAWA, le 6 décembre 1918.

ORDONNANCE GÉNÉRALE N° 258.

Relative au règlement 26 des " Règlements généraux des trains et appareils de déclenchement" approuvé par l'ordonnance de la Commission n° 7563 datée du 12 juillet 1909, pourvoyant à ce qu'un pavillon bleu de jour et une lumière bleue de nuit soient installés à l'une ou l'autre des extrémités ou aux deux extrémités à la fois de la locomotive, d'un wagon ou d'un train en vue d'assurer la protection des employés sur les wagons ou en dessous ou autour, sur les voies ordinaires en réparation.

Et relative à une plus entière protection des employés remplissant les fonctions désignées par la circulaire de la Commission n° 150 datée du 29 janvier 1917, et par le supplément n° 1 à cette circulaire daté du 2 novembre 1917, de même que par le supplément n° 2, daté du 17 mars 1913, à la circulaire n° 18, copie de cette circulaire et des suppléments y ayant trait ayant été fournie aux compagnies de chemins de fer soumises à la juridiction de la Commission avec prière de faire parvenir les raisons pour lesquelles les recommandations que comportent ces circulaires et ces suppléments ne devraient pas être approuvées et mises en vigueur sur leurs chemins de fer respectifs.

Dossier n° 20847.

Sur lecture des considérations fournies au nom des compagnies en réponse à cette prière, après avoir pris communication des rapports des inspecteurs de la Com-

mission et à la suite de la recommandation de l'officier en chef de l'exploitation pour cette dernière:

Il est ordonné comme suit:

1. Que toutes les compagnies de chemins de fer soumises à l'autorité législative du parlement du Canada, utilisant la vapeur comme pouvoir moteur, soient et sont par les présentes informées d'avoir à déployer le pavillon bleu de jour et la lumière bleue de nuit, tel que le requiert le règlement 26 des "Règlements généraux des trains et appareils de déclenchement" à une hauteur de cinq pieds au-dessus du niveau du rail et au moyen d'un appui en acier rattaché au rail; le signal de jour (le pavillon) devant avoir une dimension de 22 par 28 pouces, installé à angle droit avec la voie et placé entre l'aiguille et la première locomotive, wagon ou train occupant la voie.

2. Que toutes les aiguilles conduisant aux voies ordinaires de réparations de toute compagnie de chemin de fer soient fermées au moyen de serrures spéciales et de clefs portées sur la personne du contremaître qui dirige les travaux de réparation ou sur toute autre personne responsable dont les fonctions consisteront à voir à ce que les employés et les manœuvres occupés sur la voie soient avertis et se soient écartés des wagons et des locomotives avant toute mise en mouvement d'aiguillage sur cette voie; aussi que les aiguilles soient refermées à clef immédiatement après l'aiguillage.

H. L. DRAYTON,
Commissaire en chef.

OTTAWA, le 25 novembre 1918.

ORDONNANCE GÉNÉRALE N° 259.

Relative aux devis ayant trait aux wagons-poste des chemins de fer et à la requête présentée par la division du service postal ambulant du ministère des Postes du Canada visant une ordonnance approuvant ces devis.

Dossier n° 3183.

Ayant entendu la requête aux séances de la Commission tenues à Ottawa le 7 janvier 1919 en présence de l'avocat des compagnies de chemins de fer du Pacifique-Canadien, du Grand-Tronc et du Nord-Canadien et des compagnies de chemins de fer du Michigan Central et New York Central, le contrôleur du service postal ambulant représentant en personne le ministère des Postes, et les considérations y exposées; et après lecture des vues soumises au nom du département et des compagnies de chemins de fer; et sur le rapport et à la suite de la recommandation de l'expert mécanicien de la Commission, approuvé par l'officier en chef de l'exploitation pour cette dernière, et comme il semble que tous les intérêts en cause recommandent l'adoption des devis soumis et tels que modifiés:

Il est ordonné que les "Devis des wagons-poste" portant la date du 22 mai 1918, Ottawa, et soumis par le département du service postal ambulant, tels que modifiés et corrigés et déposés auprès de la Commission sous le numéro 3083 soient et sont par les présentes approuvés et adoptés à titre réglementaire pour l'usage des chemins de fer dont les opérations se font en Canada et qui sont soumis à l'autorité du parlement du Canada.

H. L. DRAYTON,
Commissaire en chef.

OTTAWA, le 13 janvier 1919.

ORDONNANCE GÉNÉRALE N° 260.

Relative à l'ordonnance générale n° 203 de la Commission datée du 11 août 1917, à l'eefft d'approuver les règlements de transport par petite vitesse des articles dangereux autres que les explosifs, tels que modifiés par les ordonnances générales nos 206 et 207 datées respectivement du 7 septembre et du 26 octobre 1917, relatives également à la requête de la Prest-O-Lite Company of Canada, Limited, à l'effet d'obtenir une ordonnance modifiant les règlements approuvés par ladite ordonnance générale n° 203.

Dossier n° 1717.1.

Après lecture des considérations soumises à l'appui de cette requête et de la recommandation de l'officier en chef de l'exploitation de la Commission, le président de l'association canadienne du transport donnant son consentement au nom des compagnies de chemins de fer, comme il appert par sa lettre adressée au secrétaire de la Commission datée du 28 janvier 1919.

Il est ordonné: Que les règlements approuvés par ladite ordonnance générale n° 203 datée du 11 août 1917, soient et sont par les présentes modifiés par la substitution du texte suivant celui de l'alinéa (j) du règlement 1861, à savoir:

"(*j*) Les cylindres contenant du gaz acétylène doivent être absolument remplis d'une substance poreuse soumise à l'essai à la satisfaction du bureau des explosifs, et cette substance doit être chargée d'acétone ou d'un équivalent ne devant pas remplir plus de 40 pour 100 de la capacité du volume intérieur du cylindre. La pression à l'intérieur des cylindres contenant du gaz acétylène ne dont pas dépasser 250 livres au pouce carré à une température de 70° F.

"Les cylindres contenant du gaz acétylène ne doivent pas être expédiés avant d'être chargés par la personne ou la compagnie par qui ou pour qui les cylindres ont été fabriqués. Il est statué que ces cylindres peuvent être chargés par une personne ou une compagnie en possession de toutes informations fournies par écrit par la personne par qui ou pour qui les cylindres ont été fabriqués, et indiquant la nature de la substance poreuse de remplissage et du dissolvant des cylindres ainsi que le sens des indications d'essai, des chiffres de l'indicateur du dissolvant et autres empreintes du cylindre."

H. L. DRAYTON,
Commissaire en chef.

OTTAWA, le 17 mars 1919.

ORDONNANCE GÉNÉRALE N° 261.

Relative à l'ordonnance générale n° 102 de la Commission datée du 17 février 1913 approuvant les "Règlements relatifs aux modèles d'accessoires de sûreté sur les chemins de fer."

Dossier n° 11654.25.

Attendu que les rapports soumis à la Commission trahissent un nombre considérable d'accidents — dont l'issue est quelquefois fatale — dont sont victimes les employés de chemins de fer du fait des dispositifs d'attelage usités par les chemins de fer; et

Attendu que l'Association des constructeurs de wagons a approuvé un dispositif pouvant se substituer aux chaînes, attaches et anneaux;

Après lecture des vues soumises par les diverses compagnies de chemins de fer en jeu, et en vue d'assurer l'uniformité de l'installation et la sécurité des employés de chemins de fer—

Il est ordonné que les " Règlements relatifs aux modèles d'accessoires de sûreté des chemins de fer " approuvés au cours de ladite ordonnance générale n° 102 datée du 17 février 1913, soient et sont par les présentes modifiés par l'addition, à la suite des dispositions comprises sous la rubrique " Leviers de dételage ", en haut de la page 12 de ces règlements, de ce qui suit, à savoir:

" Les wagons construits après le 1er juin 1919 doivent posséder un levier d'attelage directement relié à une serrure d'attelage ou à une clenche sans l'intermédiaire de chaînons, attaches et anneaux."

H. L. DRAYTON.
Commissaire en chef.

OTTAWA, le 18 mars 1919.

CIRCULAIRE N° 163.

OTTAWA, le 9 avril 1918.

Pavillons de signaux sur voies doubles—Règlement 35 des Règlements généraux des trains et des appareils d'enclenchement.

Dossier n° 4135.38.

La Commission a à l'étude la question d'améliorer le mode de signaux par pavillons sur voies doubles et je soumets ci-après le texte de l'ordonnance en vue à ce sujet:

" Sur voies doubles et là où les trains vont à gauche, un pavillon jaune installé sur deux bâtons ou une lumière jaune installée à 5 pieds au-dessus du niveau du rail et placés du côté de la voie par rapport au mécanicien d'un train qui s'approche, ainsi qu'un pavillon jaune ou une lumière jaune servant de repère et placés du côté opposé à la voie qu'il s'agit de protéger, indiquent que la voie sur une longueur de 3,000 pieds peut endurer une vitesse de 6 milles seulement à l'heure, à moins d'ordre contraire, et l'on devra conformer la vitesse des trains à ce signal. Un pavillon vert ou une lumière verte, placés à côté de la voie et à main gauche par rapport au mécanicien d'un train qui s'approche, à un point par delà la zone de ralenti, indique la reprise de la pleine vitesse."

Les compagnies de chemins de fer soumises à la juridiction de la Commission sont requises de faire parvenir dans les trente jours de la réception de cette circulaire les vues qu'elles peuvent désirer communiquer à ce sujet.

Par ordre de la Commission:

Le secrétaire:
A. D. CARTWRIGHT.

CIRCULAIRE N° 164.

OTTAWA, le 15 avril 1918.

Prévention des accidents pour les employés de chemins de fer.

Dossier n° 28295.

La Commission constate que d'après les rapports qui lui parviennent un nombre considérable d'accidents se produisent chez les employés montant sur les wagons ou les locomotives en mouvement ou en descendant, ou s'introduisant sous les wagons en marche, ou passant entre ou sur les attelages des wagons en mouvement. Le tableau suivant indique la statistique pour les années 1916 et 1917, telle que les rapports soumis à la Commission l'accusent—

	1916		1917	
	T.	B.	T.	B.
Saut à bas d'un train en mouvement......	5	14	1	28
Escalade d'un train....................	2	14	2	26
Mise en place des attelages, en attelant et en dételant	5	39	5	53
Introduction sous les wagons............	..	1	..	1
Passage entre wagons sur attelage........	1	..	..	7
Atteint en traversant un train entre les attelages	3	4	..	..
Installation sur le chasse-pierre de la locomotive	2	2	1	3
	18	74	9	118

Le nombre des employés tués en 1916 à la suite des accidents énumérés ci-haut arrive à 15 pour 100 du total des employés tués, alors que les chiffres pour 1917 indiquent un pourcentage de 5·7 pour 100. Les blessés en 1916 représentent une proportion de 9·5 pour 100 et 10 pour 100 en 1917.

Ces données constituent un ensemble d'accidents évitables; et la Commission désire que toutes les compagnies de chemins de fer soumises à sa juridiction voient à les soumettre par voie de bulletins ou autrement, à la considération de leurs employés afin d'arriver à éviter autant que possible le retour de ces accidents.

Por ordre de la Commission.

A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire.

CIRCULAIRE N° 165.

OTTAWA, le 19 avril 1918.

Accidents arrivés aux employés de chemins de fer dans le cas de parallélisme de deux voies principales.

Dossier n° 28433.

Le règlement suivant a été adopté par un certain nombre de chemins de fer soumis à la juridiction de la Commission en vue de protéger les employés là où deux voies principales sont parallèles et sont distantes de moins de vingt pieds d'un centre à **l'autre, à savoir:**

Quand deux voies principales sont parallèles l'une à l'autre et sont distantes de moins de vingt pieds de leurs centres respectifs, que ces voies se prêtent à un trafic simple ou double, les employés doivent dans chaque cas, en s'éloignant de la voie suivie par le train qui s'approche, prendre la direction du talus et non celle de l'autre voie. On devra tenir les contremaîtres personnellement responsables des instructions à donner aux employés en l'espèce.

La Commission émet le vœu que toutes les compagnies de chemins de fer soumises à sa juridiction lui fassent savoir si elles possèdent un règlement de cette nature en vigueur, et, dans la négative, quelle raison elles auraient, le cas échéant, de s'opposer à l'adoption générale de ce règlement.

Par ordre de la Commission

A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire.

CIRCULAIRE N° 166.

OTTAWA, le 30 avril 1918.

Inspection et essai des chaudières de locomotives et de leurs accessoires.

Dossier 16513.

En vertu de la clause 46 de l'ordonnance générale n° 78 datée du 14 juillet 1911, les compagnies de chemins de fer sont requises de faire parvenir au moins une fois par mois et dans les quinze jours de la date de chaque inspection, un rapport sur l'inspection de chaque locomotive employée par une compagnie de chemin de fer.

J'ai instruction de demander que ces rapports indiquent également l'état des filets, soles, cendriers, clapets et châssis de cheminées des locomotives et que l'inspecteur chargé de ce travail signe le rapport qui a trait à l'état de choses.

Par ordre de la Commission.

A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire.

CIRCULAIRE N° 167.

OTTAWA, le 19 juin 1918.

Règlements relatifs aux fils installés le long ou en travers des chemins de fer. Ordonnance générale n° 231

Casier 4704.

La Commission reçoit actuellement des demandes de renseignements sur la portée de l'ordonnance générale n° 231 datée du 6 mai 1918 et contenant les règlements relatifs aux fils qui longent ou traversent les chemins de fer, et vu l'existence apparente d'un malentendu sur la nécessité possible ou non d'une ordonnance relative à une installation qui longe le chemin de fer, j'ai instruction de déclarer que les dispositions en amendement de l'article 7 du chapitre 22 des statuts de 1911 abrogeant la nécessité d'une ordonnance dans le cas de consentement de la part de la compagnie de chemin de fer, comme on le voit à la page 2 de l'ordonnance générale n° 231 tel que le porte l'imprimé, ne s'appliquent qu'à l'installation des fils en travers du chemin de fer.

Là où les fils ou autres conducteurs doivent longer le chemin de fer il devient nécessaire pour la Commission d'émettre une ordonnance.

Par ordre de la Commission.

A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire.

CIRCULAIRE N° 168.

OTTAWA, le 16 juillet 1918.

Destruction des stations par le feu, etc.

Dossier 28780.

Relativement aux stations détruites par le feu ou autrement, toutes les compagnies de chemins de fer soumises à la juridiction de la Commission sont par les présentes requises de lui faire un rapport circonstancié de la destruction de ces stations, que ce soit par incendie ou autrement, immédiatement après l'événement.

Par ordre de la Commission.

A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire.

CIRCULAIRE N° 169.

OTTAWA, le 18 juillet 1918.

Déclaration du matériel.

Dossier n° 6623.

Relativement à la circulaire n° 85 de la Commission, ceci est aux fins de faire savoir que l'on peut actuellement discontinuer les déclarations mensuelles relatives aux wagons en réparations, vu que ce renseignement doit à l'avenir être expédié sous l'autorité de la circulaire n° 153. Il importe cependant de continuer à émettre le rapport biannuel du matériel et de le faire parvenir promptement par la poste à l'officier en chef de l'exploitation de la Commission.

Par ordre de la Commission.

A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire.

CIRCULAIRE N° 170.

OTTAWA, le 13 août 1918.

Arrêt automatique des trains.

Dossier 28840.

Vu la fréquence des accidents, comme le fait voir la suite des rapports adressés de temps à autre à la Commission, fréquence qui fait songer que les compagnies de chemins de fer canadiens devraient étudier sérieusement l'opportunité d'adopter un dispositif effectif d'arrêt automatique des trains, la Commission, se rendant pleinement compte des nécessités de la situation portée à sa connaissance, désire connaître sur cette question les vues de toutes les compagnies de chemins de fer placées sous sa juridiction, après qu'elles auront pleinement étudié la question et se seront renseignées à ce sujet.

On propose de demander aux compagnies de chemins de fer du Pacifique-Canadien, du Grand-Tronc, Michigan Central, Nord-Canadien, St. Lawrence and Adirondack, Grand-Tronc-Pacifique et Toronto, Hamilton and Buffalo, de constituer un comité spécial chargé de s'enquérir et de faire rapport à la Commission de ses travaux dans les 30 jours de cette date.

Par ordre de la Commission.

A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire.

CIRCULAIRE N° 171.

OTTAWA, le 25 septembre 1918.

Désinfection des voitures de voyageurs qu'ont occupées des malades souffrant de maladies contagieuses ou infectieuses.

Dossier n° 1708.3.

Les compagnies de chemins de fer placées sous la juridiction de la Commission sont requises d'émettre des instructions destinées aux chefs de trains de voyageurs à l'effet de rapporter sans retard à l'officier compétent tout cas ou tous cas parvenus à leur connaissance ou qu'ils ont de bonnes raisons de croire réels visant un voyageur ou des voyageurs atteints de maladies contagieuses ou infectieuses et qui auraient voyagé dans l'un des wagons de leurs trains; de plus, de donner instruction à l'officier compétent de voir à ce que ce ou ces wagons soient retirés de la circulation et parfaitement désinfectés conformément à la clause 5 de l'ordonnance générale n° 35, avant que de permettre de les rendre à la circulation.

Par ordre de la Commission.

A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire.

CIRCULAIRE N° 172.

OTTAWA, le 25 septembre 1918.

Uniformité des règlements de signaux au moyen de drapeaux.

Dossier n° 4135.25.

Les règlements de signaux au moyen de drapeaux tels que posés dans l'ordonnance générale n° 188 datée du 23 avril 1917, ont été modifiés par l'ordonnance générale n° 216 du 24 janvier 1918 et par l'ordonnance générale n° 248 du 19 janvier 1918.

Pour éviter tout malentendu au sujet de ces règlements, je vous envoie avec les présentes copie des règlements dans leur teneur actuelle avec les amendements que comportent les ordonnances générales 216 et 248.

Par ordre de la Commission.

A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire.

OTTAWA, le 25 septembre 1918.

RÈGLEMENTS UNIFORMES DE SIGNAUX AU MOYEN DE DRAPEAUX.

Texte de l'ordonnance générale n° 188 telle que modifiée par l'ordonnance générale n° 248.

1. Avant la mise en train de toute entreprise qui soit de nature à suspendre le trafic sur la voie principale, ou si cette dernière devient inutilisable pour une raison ou une autre, les employés de la voie, les garde-ponts ou autres employés de la compagnie devront assurer une protection suffisante par les moyens suivants:

2. (*a*) Sur voie double; (*b*) sur trois voies ou plus; (*c*) dans un territoire montagneux; et (*d*) sur toutes les lignes dotées d'un service fréquent ou rapide—

Dépêcher un signaleur dans les deux directions porteur de signaux d'arrêt à au moins—

1,500 pieds, de jour, en cas d'absence de pente dans la direction de l'obstacle sur une distance d'un mille, et s'il existe sur une distance de 6,000 pieds une éclaircie en faveur des trains qui s'approchent.

3.600 pieds ailleurs et dans d'autres circonstances, s'il n'existe pas de pente allant vers l'endroit obstrué sur une distance d'un mille.

5.400 pieds s'il existe une pente allant vers l'endroit obstrué dans les limites d'un mille.

Le signaleur doit, ayant franchi la distance nécessaire du point d'obstruction pour assurer pleine et entière protection, se placer de telle façon qu'on puisse l'apercevoir d'un train qui s'approche à une distance de 1,500 pieds si possible, et poser deux torpilles sur le rail (à pas plus que 200 pieds et pas moins que 100 pieds de distance l'une de l'autre), du même côté que la position du mécanicien du train qui s'approche, à 300 pieds en amont de l'endroit qu'il occupe. Le signaleur doit déployer un pavillon rouge de jour et une lumière rouge de nuit et demeurer en faction jusqu'à nouvel ordre ou jusqu'à relèvement.

3. Sur les autres lignes (*a*) installer de jour un pavillon rouge, et de nuit une lumière rouge du côté du mécanicien d'un train qui s'approche à 600 pieds de l'endroit d'obstruction ou de réparation, ainsi que deux torpilles placées sur le rail en face l'une de l'autre en vue d'amener une détonation unique et à 150 pieds en avant du signal rouge, et assurer plus ample protection comme suit:

(*b*) De jour installer un pavillon rouge avec, en sus et de nuit, une lumière rouge du côté de la voie où se trouve le mécanicien d'un train qui s'approche, de façon que ce dernier puisse les apercevoir facilement à au moins—

3,000 pieds du point d'obstruction ou des réparations, pourvu qu'il n'existe pas de pente dans le sens de l'endroit obstrué.

5,400 pieds s'il existe une pente en deçà d'un mille de l'endroit obstrué, ou à une distance plus considérable, suivant que le demande le besoin de sécurité complète.

(*c*) Placer deux torpilles (pas plus qu'à 200 pieds ni moins qu'à 100 pieds l'une de l'autre) sur le rail du côté du mécanicien d'un train qui s'approche, à 300 pieds en avant du signal rouge.

(*d*) Entre le coucher et le lever du soleil et pendant les orages, en temps nuageux ou pendant un brouillard, les signaleurs doivent remplacer les signaux extérieurs indiqués au paragraphe (*b*).

4. Les trains que le signaleur arrête, comme le veut le règlement 2 et le règlement 3 (*d*), devront suivre ses instructions et avancer dans le sens du point obstrué ou du signal de travaux en cours, suivant le cas, et là obéir aux signaux ou aux instructions du contremaître en fonctions.

5. Les trains arrêtés grâce au signal rouge, comme le porte le règlement 3 (*b*) devront remplacer les torpilles éclatées et avancer vers le signal des travaux en cours pour y obéir aux signaux ou aux instructions du contremaître en fonctions, à moins que dans l'intervalle le signal d'arrêt ait été enlevé.

6. Au cas où l'ordre des trains serait assuré, il faudra marquer de signaux l'endroit obstrué ou celui des travaux en cours au moyen de signaux installés dans les deux directions et dans l'ordre suivant:

Des pavillons jaunes de jour et, en sus, des lumières jaunes de nuit, à 3,600 pieds de l'endroit défectueux ou des travaux en cours; des pavillons rouges de jour et, en sus, des lumières rouges de nuit à 600 pieds de l'endroit défectueux ou des travaux en cours du côté du mécanicien sur le train qui s'approche; hors les voies doubles et là où les trains prennent à gauche, auquel cas les signaux doivent être installés du côté gauche suivant que se trouve placé le mécanicien d'un train qui s'approche, et là où la vue n'est pas obstruée sur une longueur d'au moins 1,200 pieds.

7. Quand la température ou autres conditions climatériques obscurcissent les signaux de jour, il faut utiliser les signaux de nuit en sus.

8. " Service fréquent " indiquera neuf trains ou plus par jour et " service de trains rapides " devra signifier un service d'une vitesse de trente-cinq milles à l'heure.

9. Que l'on utilise le signal Brennan qui porte l'approbation de la Commission ou un signal d'un caractère aussi sûr fixé à la base du rail, et que la Commission devra approuver, aux fins d'émettre les signaux à faire en vertu des règlements 3 (*b*) et 6 (signal jaune) de cette ordonnance et le règlement 35 (signal jaune) du code uniforme de l'émission des signaux.

10. Les signaleurs doivent de jour porter un pavillon rouge et quatre torpilles, et de nuit et au cas où le temps ou d'autres éléments obscurcissent les signaux, une lumière rouge, une lumière blanche, quatre torpilles, trois fusées rouges et une provision d'allumettes.

Nous ordonnons de plus que les règlements ci-haut soient imprimés sur les tableaux de présence des ateliers des compagnies en jeu pour la gouverne des employés.

Les subdivisions dont les noms apparaîtront verront à désigner lesquels des règlements doivent leur être appliqués.

CIRCULAIRE N° 173.

OTTAWA le 15 novembre 1918.

Emploi par les compagnies de chemins de fer d'hommes de voie souffrant d'infériorité physiques au point de vue de l'ouïe et de la vue.

Dossier n° 1750.17.

La Commission a étudié sérieusement la question de l'emploi par les compagnies de chemins de fer d'hommes de voie dont l'ouïe et la vue sont défectueuses et des accidents qui en dérivent, et, tout en reconnaissant l'opportunité, vu la rareté actuelle de main-d'œuvre expérimentée, de causer le moins d'ennuis possible aux compagnies de chemins de fer dans le choix de cette classe d'employés, elle est d'avis que dans les cas d'engagement d'hommes de voie, le contremaître qui engage devrait s'assurer que le candidat à cet emploi n'est atteint d'aucune infirmité physique de l'ouïe et de la vue telle qu'il s'en trouverait exposé tout particulièrement aux risques ou aux accidents de l'emploi qu'il assume; et nous demandons aux chemins de fer de coopérer autant que possible avec nous en vue d'assurer cette protection.

Par ordre de la Commission.

A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire.

CIRCULAIRE N° 174.

OTTAWA, le 11 décembre 1918.

Mains-courantes et marche-pieds étroits à l'extérieur des locomotives, et barres d'appui fixées au tender pour éviter le glissement au moment du passage sur le tender ou au moment de la prise d'eau ou du chargement de charbon.

Dossier 22223.

J'ai instruction de la Commission de vous prier de fournir dans les trente jours de la date de cette circulaire un état du nombre des locomotives que votre compagnie a

dotées des dispositifs désignés par l'ordonnance générale n° 171 de la Commission datée du 1er août 1916 et du nombre non encore doté.

Par ordre de la Commission.

A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire.

CIRCULAIRE N° 175.

OTTAWA, le 24 février 1919.

Jetons d'interaiguillage ou récépissés.

Dossier 6713.158.

Les compagnies de chemins de fer placées sous la juridiction de la Commission qui emploient ou se proposent d'employer des récépissés d'expédition locaux ou jetons d'aiguillage, en lieu et place du billet de connaissement, destinés à servir au point de correspondance pour les fins d'interaiguillage, sont requises de faire parvenir à la Commission dans un délai aussi court que possible deux copies spécimens de la formule usitée ou projetée.

Par ordre de la Commission.

A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire.

INDEX DES JUGEMENTS.

OBJET.

